LES

# CHEMINS DE FER DE PÉNÉTRATION

## DANS L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

## MÉMOIRE

PAR

M. le comte d'AGOULT

Député du Sénégal

## I

### Utilisation des chemins de fer pour la colonisation

Lorsque l'on considère comment ont été ouvertes à la colonisation et à l'exploitation, en cette période contemporaine, les grandes contrées neuves des différents continents, on est frappé du fait que l'élan de leur transformation est dû principalement aux voies ferrées de pénétration qui ont été construites rapidement et vigoureusement dans toutes les régions de souveraineté anglo-saxonne et, depuis 15 ans, dans les pays russes.

Aux États-Unis, 293,861 kilomètres de chemins de fer étaient en exploitation au 31 décembre 1896. Au Canada, il y en avait 26,634 kilomètres au 30 juin 1897; en Australie, 22,331; dans l'Afrique du Sud, 5,611 à la même époque, et on a beaucoup poussé la construction des lignes nouvelles depuis ce moment, à tel point que plus de la moitié de la longueur de la fameuse ligne du Cap au Caire se trouve actuellement faite.

En Russie, les 8,000 kilomètres du Transsibérien sont achevés et en exploitation pour la plus grande partie, et le Transcaspien est en exploitation depuis 14 ans.

Dans ces contrées anglo-saxonnes, américaines et russes, les voies ferrées de pénétration ont été construites aussi économiquement que rapidement, suivant les lignes de moindre résistance, avant l'appropriation des terres et la création des villes; celles-ci se sont fondées sur leur

parcours. Les rendements de ces premières lignes de pénétration ont dépassé toutes les prévisions.

Il faut bien spécifier qu'il s'agit seulement ici des lignes de pénétration, de celles qu'on appellerait en France du premier réseau, c'est-à-dire de celles qui créent des voies *nouvelles* pour le transport des marchandises et des personnes dans des contrées incivilisées et vierges, avant la construction de ces lignes, de toutes relations économiques avec les contrées civilisées.

Ce sont ces lignes-là qui ont toujours été rémunératrices. D'autres lignes américaines, du deuxième ou du troisième réseau, comme on dirait en France, se sont trouvées de faible rendement. Mais quand on examine attentivement, on constate qu'elles ne créent pas des voies nouvelles dans des pays sans moyens de communication antérieurs avec les pays civilisés, qu'elles raccordent seulement et complètent le réseau de la pénétration. La plupart du temps, sinon toujours, elles doublent des voies déjà existantes, soit fluviales, soit maritimes, soit ferrées. C'est le cas notamment du grand Transcontinental canadien qui ne payait, il y a deux ans, que 3 % au capital dépensé. Ces voies non rémunératrices ne sont donc pas des voies de pénétration. Les voies réellement de pénétration, qui ouvrent des pays à la civilisation, sont, au contraire, toujours rémunératrices.

Ainsi, dans ces pays anglais, américains et russes, on est parti du principe que des voies ferrées devant ouvrir des pays neufs à l'activité des races blanches, et cette ouverture étant, dans son acception la plus générale, le but même de la colonisation, il fallait les entreprendre hardiment. Le principe a été appliqué avec fermeté et le succès s'en est suivi.

Dans les colonies françaises, au contraire, on a débuté sans principe général de colonisation ; on a conquis sans plan d'ensemble bien arrêté pour la mise en valeur.

Imbus du goût de la symétrie administrative, de cette habitude de centralisation qui rend inertes et sans vie propre les groupes excentriques, de cette tendance funeste à l'assimilation des colonies à la métropole, nous avons laissé, en pays neuf, les choses suivre le même cours qu'en France. L'administration a agi, ou plutôt s'est abstenue d'agir, comme si elle était persuadée que les chemins de fer ne devaient se créer qu'après les routes, quand des courants commerciaux, suffisamment importants, se seraient formés. L'initiative privée n'eut pas la force de concevoir ni d'imposer un plan plus large et plus prévoyant dans nos colonies. Quelques hommes d'étude donnaient bien des conseils plus hardis, mais l'administration et le grand public n'y prêtaient aucune attention.

La conséquence de cette routine et de ce manque d'initiative a été que les contrées de souveraineté française se sont développées plus lentement que celles de nos rivaux coloniaux.

Cependant, dans la période toute récente, les difficultés considérables des transports militaires au Soudan et à Madagascar ont forcé notre indifférence, pour tout ce qui se passe en dehors de nos frontières locales, à s'enquérir des moyens d'action employés par les autres nations coloniales. C'est ainsi que nos idées ont commencé à se rectifier en matière de colonies. Cette heureuse, mais tardive transformation des idées, a reçu enfin de la part du Gouvernement une consécration officielle.

Dans la séance du 2 juillet 1900, au cours d'une discussion sur les crédits affectés à l'expédition du Sud-Oranais et sur la prolongation du chemin de fer de cette région, le président du Conseil des ministres, M. Waldeck-Rousseau, a formulé les principes nouveaux de colonisation dans les termes suivants :

« Je pense, en effet, — c'est aujourd'hui un axiome reçu qui diffère « un peu des anciennes méthodes, — qu'au lieu de faire de l'agriculture « et du commerce pour y (dans les colonies) établir ensuite des chemins « de fer, il faut faire des chemins de fer, précisément pour permettre au « commerce et à l'industrie de s'exercer et de produire des résultats. » (*Journal officiel*, p. 1740).

Ainsi voilà un principe admis, au moins en axiome, que les chemins de fer de pénétration sont nécessaires pour la mise en valeur de notre domaine colonial.

Les conséquences immédiates de ce principe sont :

1° Que ces chemins de fer doivent être commencés le plus tôt possible, afin de ne pas perdre l'intérêt des sommes énormes avancées pour l'acquisition et la délimitation de ce domaine colonial ;

2° Qu'ils doivent être exécutés avec la plus grande vitesse de construction possible, pour hâter l'élan de la colonisation, le volume du trafic, la rémunération des capitaux de construction. Car on sait qu'en matière de transports, il faut procéder dans une certaine mesure, par améliorations un peu brusques, plutôt que lentement progressives, afin d'entraîner un élan économique. La chose a été maintes fois expérimentée, par exemple, en matière d'abaissement de tarifs ; si l'on baisse trop lentement, l'accroissement du trafic ne se produit pas, pour compenser la baisse du tarif. Tandis que, si l'abaissement du tarif est un peu brusque, le trafic s'améliore de façon à relever les recettes, vite et quelquefois au-dessus des anciennes. On peut de même mettre en relief, par certains calculs, que si l'on construit des voies de pénétration par bonds annuels de 300 kilomètres au lieu de 150, la rémunération kilométrique en est très

améliorée. En pays neuf, la vitesse de construction de la voie est le facteur principal du succès, la vitesse de mise en valeur lui est proportionnelle.

Tous nos efforts coloniaux doivent donc tendre, à présent que la période de conquête est close, à doter nos grandes colonies de chemins de fer de pénétration et à faire converger toutes les dispositions en vue de rendre maxima la vitesse de construction.

Dans une certaine mesure, un peu timide, un commencement d'application est donné à ces principes en Indo-Chine et à Madagascar. Mais c'est en Afrique occidentale surtout qu'il est urgent de les appliquer, et qu'ils auront des conséquences immenses. C'est en vue des voies de pénétration de notre Afrique occidentale que ces observations sont présentées.

On sait que le gouvernement général de l'Afrique occidentale comprend toute la portion française de la vaste région qui est située entre l'Atlantique et le Bas-Niger anglais et qui se continue, au nord-est et au nord, jusqu'au lac Tchad, à nos possessions méditerranéennes, à la Tripolitaine et au Maroc, par les marches indécises du Sahara.

Cette région a des ressources insoupçonnées et immenses en produits agricoles d'exportation qui sont lourds et encombrants (la valeur de cette exportation française atteignait 40 millions de francs en 1897, elle a beaucoup grandi depuis). D'ailleurs elle manque totalement, ou presque totalement, de certaines denrées, comme le charbon, la chaux et surtout le sel, qui sont indispensables aux agglomérations humaines. Celles de ce pays sont excessivement prolifiques, et, depuis deux à trois ans, la mortalité s'y est abaissée de peut-être 50 % par la suppression des derniers grands chasseurs d'esclaves.

Riche en exportation, incomplète pour les éléments indispensables à la vie d'une population qui augmente avec intensité, cette région a donc un immense besoin de transports économiques.

Nulle région au monde, excepté peut-être, pas sûrement, certains pays de l'Inde, n'a de plus grands besoins de voies de pénétration. Peu offrent, par conséquent, des conditions plus propices à la rémunération des lignes de pénétration. Par un hasard providentiel, le relief du sol est faible et régulier, de façon que la difficulté technique de ces entreprises est réduite au minimum.

Les contrées précitées d'Amérique, d'Australie et d'Afrique du Sud, ne possédaient pas cet élément, précieux pour l'industrie des transports, de races indigènes vitales et s'accroissant très vite, dont les besoins vitaux ne peuvent et surtout ne pourront, dans l'avenir, être satisfaits sans relations avec la mer.

Au contraire, en Amérique, en Australie, dans l'Afrique du Sud, les

indigènes, disséminés et dégradés, étaient à peu près nuls comme producteurs et comme consommateurs. La rémunération des lignes de pénétration a été à peu près indépendante de leur concours. Et cependant cette rémunération, merveilleuse dans certains cas, comme en Amérique, est excellente en Australie, en Afrique du Sud, dans cette nouvelle Rhodesia même, dans le pays transcaspien. « En Transsibérie, le trafic de la « ligne est assurée, les trains regorgent de voyageurs dans les parties « ouvertes à la circulation. » (Pierre Leroy-Beaulieu, *Économiste français* du 20 novembre 1897, p. 662).

Il n'y a pas à douter, d'une façon générale, que l'Afrique occidentale ne doive rémunérer son réseau de pénétration. L'œuvre de la mise en valeur par les voies ferrées de pénétration n'est donc pas une œuvre de luxe. Elle est réellement pratique et possible.

## II

## De l'Afrique Occidentale.
## Plan et conditions d'établissement de ses voies ferrées

Dans quelles conditions cette œuvre du réseau africain français doit-elle s'accomplir? Pourquoi, acceptée en axiome, n'est-elle pas encore entrée vigoureusement dans les faits?

Il faut d'abord examiner attentivement l'Afrique occidentale française, au point de vue de sa structure géographique, de ses voies de pénétration naturelles par les fleuves, de ses productions, de sa population indigène, des besoins de celle-ci.

On pourra en conclure les grandes lignes du réseau, les nécessités auxquelles elles seront soumises; on pourra même avoir une idée approximative de leur mode d'action possible.

Les obstacles administratifs et financiers qui ont empêché jusqu'ici la pénétration des chemins de fer dans l'Afrique occidentale française ressortiront alors clairement, ainsi que les dispositions à prendre pour que, surmontant ces obstacles, notre race fasse une œuvre de mise en valeur de ses colonies égale à celle de ses rivales.

Tout le monde connaît à présent la structure géographique de l'Afrique occidentale française; au centre un immense territoire, appelé Soudan, arrosé, en arc de cercle, par un des quatre grands fleuves africains, le Niger, à crues fertilisantes, comme celles du Nil, et à biefs longtemps navigables. Adossée au Soudan du côté nord, une région sans eau superficielle et d'apparence très aride, appelée le Sahara, qui le sépare des pays méditerranéens. Le Soudan produit du bétail et surtout

des grains qu'il fournit aux nomades du Sahara dans le port de Tombouctou; en échange le Sahara extrait de ses salines et fournit au Soudan tout le sel nécessaire à l'alimentation des populations soudanaises. Ainsi ces deux régions à reliefs faibles se complètent. Elles forment un bloc, qui est isolé de la mer, dans tout le sud du quatorzième degré de latitude par des pays côtiers d'une nature et de populations différentes de l'intérieur.

Ces pays côtiers du Sud et du Sud-Ouest sont recouverts d'une forêt très dense qui les rend impénétrables ou à peu près. La profondeur de cette forêt, perpendiculaire à la mer, est variable; elle atteint souvent 300 et 400 kilomètres, elle diminue à mesure que l'on avance vers l'Est, et que la côte elle-même remonte en latitude dans le golfe du Bénin. Sa lisière nord n'est pas, du reste, une ligne tranchée; c'est une bande de transition parallèle à la mer, entre la forêt et le Soudan, où la végétation, moins puissante que dans la forêt, est parsemée de clairières; les grandes herbes du Soudan y apparaissent.

Celui-ci commence aux environs du neuvième ou du dixième degré en remontant vers le Nord, lorsque le climat tropical à double saison se substitue à celui de l'Équateur qui en a quatre.

Pendant la saison sèche, le Soudan paraît au moins aussi désolé que le sud de l'Algérie; pendant la saison des pluies, il se recouvre d'une végétation magnifique, il présente de grands pâturages et donne de belles récoltes de grains et de riz. Cependant, comme il est suffisamment arrosé, il conserve certains pâturages toute l'année; une des races qui y vivent élève dans ces pâturages de grands troupeaux.

Cette forêt constitue une première barrière, à peu près infranchissable actuellement pour le trafic, entre la mer et le Soudan méridional. Une autre barrière naturelle s'y ajoute: la barre de mer qui suit la côte, presque sans solutions de continuité, depuis le banc d'Arguin jusqu'aux bouches du Niger. La barre crée une absence absolue de ports naturels dans toute la partie qui se trouve au sud et à l'est de la République de Libéria. On sait que la barre de mer est constituée par la rencontre de la houle régulière du large avec le ressaut brusque des fonds de cette côte, absolument dépourvue de golfes. Actuellement on commence à savoir franchir industriellement la barre de mer au moyen de wharfs. D'autre part, on a découvert sur la Côte-d'Ivoire un point où pourra se creuser un port artificiel. La barre n'est donc plus une barrière infranchissable au trafic, mais elle l'oblige à transborder en certains points seulement de la côte.

Le Sahara est parcouru seulement par des nomades, le Soudan est habité par des populations, dont une partie est déjà fixée au sol, tandis que les autres ont une vitesse de migration qui se ralentit de plus en

plus et qui est tout près de s'éteindre avec la paix française. Les populations du Soudan sont aptes à la culture et, comme il a été déjà dit, à l'élevage. Elles font des progrès rapides de ce côté. Si nos voies de pénétration rendent possible l'exportation de leurs produits agricoles, on peut prévoir, en comparant l'étendue du Soudan à celle des pays mis en culture au Sénégal depuis que le chemin de fer y fonctionne, que le volume des produits agricoles d'exportation sera colossal. Il y a déjà dans l'intérieur un trafic important de produits de cueillette riches, comme l'ivoire et surtout le caoutchouc, qui peuvent payer les frais du portage. Quant à ce qui est du sous-sol de cette contrée, on peut dire que sa valeur géologique est à peu près inconnue. Il est impossible que des superficies aussi considérables soient totalement dépourvues de toutes richesses minières actuelles, ou de tous les éléments susceptibles, comme les phosphates autrefois négligés, d'acquérir de la valeur par les progrès de la chimie. Mais, jusqu'ici, on n'a guère constaté que des absences de ressources géologiques, et il convient, par prudence, de n'escompter aucune des découvertes possibles de l'avenir.

Il faut admettre pour cette population du Soudan, sédentaire ou en parcours, une densité de population moyenne d'au moins dix habitants par kilomètre carré. Ce chiffre est modéré à l'appréciation des hommes qui connaissent le mieux l'Afrique, comme M. Binger. Et chaque fois que l'établissement d'un impôt de capitation, dans quelque région de l'Afrique occidentale, nous fournit les éléments de recensement, nous avons toujours jusqu'ici trouvé des résultats supérieurs aux prévisions. Dans le bassin du Congo, qui est bien moins peuplé que le Soudan français et en général que toute l'Afrique occidentale, on estime, d'après Stanley, et d'après le gouverneur général Wahis, que la densité de la population est de douze habitants par kilomètre carré (*Économiste français*, 7 janvier 1899, page 6).

Cette densité de la population de l'Afrique occidentale, défalcation faite des régions sahariennes, serait certainement bien plus importante, si l'état de guerre n'y avait été continuel jusqu'ici. Dans les portions que nous avons pacifiées, la population se développe très vite, la natalité est considérable, il y a peu d'épidémies sur les indigènes et la mortalité a diminué, par la suppression des raids esclavagistes, dans une proportion extraordinaire.

Un si énorme accroissement de la population, qui se fera sentir bien plus vivement encore dans une dizaine d'années, n'offre pas, là-bas, les inconvénients économiques qui se font sentir notamment dans l'Inde. Le climat, le peu de besoins des naturels, la demande qui se produit rapidement de main-d'œuvre pour la mise en valeur de ces contrées, préserveront du paupérisme ces populations en accroissement. Toute-

fois ce ne sera qu'au cas où nous réussirons, par la rapidité de construction de nos voies ferrées, à les préserver de la famine.

Au point de vue économique, les migrations et les guerres, qui en sont les conséquences, sont dues à la circonstance que ce pays est incomplet au point de vue de l'alimentation des habitants. La recherche du sel est la principale des causes impulsives pour lesquelles les populations se mettent en marche et se détruisent, afin d'équilibrer les besoins et les réserves de sel. C'est aussi, comme nous le verrons plus loin, le besoin de sel qui est le ressort principal actuel du commerce indigène.

Au point de vue historique, les guerres intérieures du Soudan ont une cause religieuse : l'islamisme, descendu du Nord sous l'influence des Arabes. A mesure que les diverses races sont converties de proche en proche, elles se tournent contre les fétichistes du Sud pour les conquérir et les réduire en esclavage. Dans ce dernier quart de siècle, les progrès de l'islamisme ont été très rapides, alternant la prédication et la guerre; il a pénétré toute la Nigritie, de la boucle du Niger jusqu'à la limite nord de la forêt. Dans ces dix dernières années même, il a réussi à franchir la forêt, par des filets très minces, mais destinés à grandir dans la région la plus Est, où la forêt est le moins dense, à Lagos et un peu au Dahomey. Appelé par la politique du gouverneur anglais de Lagos, sir G. Carter, il a réussi à construire une mosquée au bord même de la mer.

Cette marche des musulmans vers le Sud a refoulé les fétichistes dans la forêt qui est devenue leur dernier refuge. Leur crainte et leur haine des musulmans rendent cette forêt encore plus impénétrable aux relations énonomiques du Soudan avec la mer.

La France possède de grandes étendues de côtes sur la partie ouest du gouvernement général de l'Afrique occidentale, mais n'en possède que deux sections sur le golfe de Guinée : la Côte-d'Ivoire, qui a 600 milles de long, le Dahomey qui n'en a que 70. Toutes les autres portions côtières sont échues à des nations rivales, l'Angleterrre principalement. Avec son extraordinaire prévoyance et son sens marin si sûr, l'Angleterre s'est assuré la possession des deux seuls bons ports de l'Afrique entre Gibraltar et l'Équateur, l'entrée de la Gambie et celle de Forcados. Ce partage politique aggrave le défaut d'accès et de voies de pénétration de notre Soudan.

« Le Soudan manque de portes et de fenêtres sur l'Atlantique. »(Discours du colonel de Trentinian, lieutenant gouverneur du Soudan français, à l'ouverture de la séance du Conseil d'administration de la colonie, 19 mai 1899.)

Cependant la portion méridionale et orientale de l'Afrique occidentale a un débouché naturel vers la mer, le Niger. Par un singulier paradoxe

commercial, cette belle voie est demeurée inutilisée jusqu'ici. L'état de lutte expliqué plus haut, entre les musulmans descendus du Nord et les fétichistes cannibales de la région des forêts, en est cause, et aussi l'inaptitude très marquée des musulmans pour les choses de la navigation, même fluviale.

Depuis que les Européens se partagent l'Afrique, le Bas-Niger a été un objet de compétitions politiques qui ont retardé son utilisation, en dépit de toutes les conventions diplomatiques pour sa libre navigation. Le temps aplanira ces difficultés et le Niger deviendra un jour, comme le prévoyait Barth en 1854, une artère commerciale de pénétration très importante.

Son port d'entrée, appelé Forcados, est immense et excellent. C'est un des plus beaux ports naturels du monde: il jouera un jour dans l'Afrique un rôle analogue à ceux de Buenos-Ayres et de Montevideo en Amérique, de Shanghaï en Chine, d'Anvers en Europe. Il livre passage, à toutes marées, aux navires de 6 m. 50 de tirant d'eau.

Le bief inférieur du Niger est navigable, six mois de l'année, aux navires de deux mètres de tirant d'eau, pendant environ 400 milles ou 750 kilomètres; pendant les six autres mois ou à peu près, les navires qui calent un mètre peuvent y circuler. Le grand affluent de la rive gauche, le Benoué, présente une pénétration d'environ 400 nouveaux mille marins dans le Soudan anglais, vers le lac Tchad.

Tout un réseau de cours d'eau secondaires et de chenaux intérieurs, s'étendant jusqu'à Lagos et à Kotonou dans le Dahomey, vient encore aboutir à ce port de Forcados, déjà très actif.

Le bief moyen du Niger, entre Boussa et Ansango, est médiocre au point de vue de la navigation et un peu encombré de récifs. Rien ne permet de dire cependant que ce bief ne soit pas rectifiable à peu de frais ou facile à baliser, comme on a fait au Mékong, de façon que tout le cours du fleuve devienne navigable sans transbordements. Au-dessus du bief moyen, s'étend un premier bief supérieur de 1,700 kilomètres en territoire français, navigables dix mois par an, puis un dernier bief supérieur également utilisable, ainsi que ses affluents, pour les pirogues.

De tous les autres cours d'eau de l'Afrique occidentale, il n'y en a que deux autres susceptibles d'être utilisés comme voies de pénétration : la Gambie et le Sénégal.

Le premier fleuve est anglais jusqu'à sa limite de navigation. Son entrée est excellente et profonde; les plus grands navires peuvent y passer à toute marée, son estuaire est vaste pour les navires de 1 mètre à 1 m. 50 de tirant d'eau, jusqu'à 500 kilomètres de la côte.

Le Sénégal a une entrée dangereuse et variable, qui ne peut être

franchie que par les bâtiments de moins de 4 mètres de tirant d'eau. Encore est-il qu'ils doivent souvent attendre plusieurs jours et, en certaines saisons, plusieurs semaines, pour que la barre soit maniable. Durant deux mois de l'année, ces mêmes navires peuvent remonter jusqu'à Kayes, à 7 ou 800 kilomètres dans l'intérieur ; pendant les autres mois, leur profondeur de pénétration diminue rapidement ; pendant trois mois la sécheresse est si grande que toutes communications sont supprimées.

Tel est l'ensemble du domaine français de l'Afrique occidentale. C'est ainsi que toute sa partie intérieure est restée, jusqu'ici, presque totalement repliée sur elle-même, ne communiquant avec le reste du monde, et encore par de très minces courants, que par trois portes musulmanes, Saint-Louis-du-Sénégal, le Maroc et la Tripolitaine.

La pénétration par chemins de fer, de ce gros bloc, est commencée par le Nord, en Algérie, depuis plus de trente ans. Mais elle s'est arrêtée à l'ouvert du Sahara. Les voies n'avancent plus que lentement, par petits à-coups. On en reparle théoriquement depuis quelques années ; les paroles récentes du premier ministre français se rapportaient à un de ces chemins de fer de pénétration algériens, mais elles ne paraissent pas devoir encore être traduites en actes.

La jalousie des trois départements algériens et le régime compliqué et coûteux sous lequel ont été engagés les chemins de fer algériens, sont cause de la lenteur de ses progrès par le Nord. Au point de vue économique, du reste, c'est un côté de peu d'avenir pour atteindre les riches régions soudaniennes, à cause de l'étendue considérable du Sahara.

Dans l'Ouest, des voies ferrées ont été commencées il y a vingt ans. Cette pénétration par l'ouest est actuellement jalonnée suivant deux directions sensiblement normales à la côte et écartées d'environ 500 kilomètres, qui partent, l'une de Dakar au Sénégal, où il y a une belle rade naturelle et où l'on bâtit un port, et l'autre de Konakry, capitale de la Guinée française.

La ligne de la Guinée au Niger, très soigneusement étudiée par M. le capitaine de génie Salesses, est commencée depuis un an sous sa direction. C'est la colonie elle-même de la Guinée qui fait les frais de sa construction et qui conserve toute la responsabilité de l'affaire. Rien n'a encore été réglé pour le mode d'exploitation. Ayant sa tête de ligne au port, rapidement grandissant, de Konakry, et traversant des pays riches, cette voie est assurée de donner de bons résultats, bien qu'elle ait à passer par une ligne de partage des eaux, élevée de 800 à 900 mètres au dessus du niveau de la mer.

Du côté sénégalais, la pénétration a été entreprise dès 1881. Les

détails historiques de cette pénétration seront donnés plus loin. En fait, elle se solde actuellement par deux tronçons. Un de ces tronçons relie Dakar et Saint-Louis. Il a 264 kilomètres, il est presque parallèle à la mer, de sorte qu'il n'y a guère que 100 à 150 kilomètres en ligne de pénétration. Cette portion suffit pour assurer à l'ensemble des 264 kilomètres des recettes kilométriques brutes de 8,000 francs.

L'autre tronçon, de 250 kilomètres, part de Kayes et va vers le Niger. On le prolonge actuellement de 80 kilomètres environ par an, il atteindra le fleuve vers 1903 ou 1904. Mais comme sa tête de ligne n'est abordable de la mer que deux mois par an, on peut à peine la considérer comme une voie de pénétration trimestrielle.

Dans le Sud, sur les fronts de mer de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey, il n'y a pas encore de voies ferrées construites. Des pourparlers sont engagés pour une ligne de pénétration allant au nord vers le bief moyen du Niger, par le couloir du Dahomey qui a 140 kilomètres de largeur et 300 kilomètres de hauteur. Elle est assurée de recettes importantes parce que le pays est très riche; elle sera, au point de vue technique, d'une construction aisée.

Une autre voie, en projet à la Côte-d'Ivoire, qui partirait de ce port, est à créer dans la partie Est de la colonie, mais elle n'est pas encore non plus entrée dans la période active.

Si on ajoute à ces voies commencées ou projetées une dernière ligne à tracer dans la partie Ouest des 600 milles de cette Côte-d'Ivoire, on a à peu près recensé le nombre des lignes, que la longueur des côtes de l'Afrique occidentale française, et surtout leurs dispositions maritimes, permettent d'entreprendre pour la pénétration. Un principe du tracé général des voies africaines est que, en l'absence de routes affluentes, les voies ferrées ne rayonneront guère, au point de vue économique, et à l'exception des articles d'un grand prix pour leurs poids, qu'à 300 kilomètres de chaque côté. Il est donc nécessaire d'espacer les lignes approximativement de 500 à 600 kilomètres entre elles, et de la moitié de cette distance des frontières des enclaves étrangères qui seront pourvues de douanes.

Cet écartement des voies de pénétration est nécessaire, mais il demeure aussi suffisant. Certains esprits craintifs redoutent déjà la concurrence des lignes de pénétration de la Guinée et du Sénégal, avant même que les voies ferrées soient construites, et les jalousies de localités à localités planent sur ces craintes pour les envenimer. Ces craintes et ces jalousies sont stérilisantes. Le Soudan, qui est plus grand que l'Europe, est large et assez riche pour alimenter cinq tronçons de pénétration, espacés entre eux de plus de 500 kilomètres. On ne doit pas se laisser arrêter par de pareilles préoccupations.

Ces quatre ou cinq tronçons de pénétration se raccorderont plus tard vers l'intérieur, au fur et à mesure de leurs progrès. Leur ensemble formera un réseau de mise en valeur de notre riche colonie.

Tel est le plan général qu'il est nécessaire de mettre en œuvre. Voilà les besoins. Jusqu'ici les résultats réalisés au point de vue de la pénétration se bornent aux 100 ou 150 kilomètres de pénétration de la ligne de Dakar à Saint-Louis. Le reste n'est pas efficace encore pour la mise en valeur de l'Afrique. C'est un médiocre résultat pour vingt années. — Le réseau doit être construit à l'écartement de 1 mètre. La question est admise par tout le monde aujourd'hui, les lignes commencées sont de ce type. On sent même par l'exemple de l'Algérie que tous les chemins de fer africains devraient avoir été établis avec cette voie légère et bon marché.

A première vue, le coût kilométrique moyen de cette voie de un mètre, dans la plupart des régions où elle sera généralement en palier, tant le relief du sol africain est peu accidenté, paraît devoir être peu différent du chiffre de 60,000 francs, calculé par le capitaine Salesses. (*Les voies de pénétration dans les pays tropicaux*, p. 9.)

Une raison particulière milite en faveur de son bon marché, dans la moitié Sud du Gouvernement général ; c'est que le traité franco-anglais du 14 juin 1898, complété par celui de janvier 1899, a interdit les tarifs différentiels dans cette moitié du Sud, pour vingt-huit ans encore. On pourra donc employer des fers aussi bon marché que possible. Les entreprises du Soudan et du Sénégal n'ont pas bénéficié d'un pareil avantage douanier. Cependant pour le Dakar-Saint-Louis, le prix du kilomètre, y compris le matériel fixe et roulant, n'a pas dépassé, il y a dix-neuf et vingt ans, 70,000 francs, selon M. Salesses (*Voies de pénétration*, p. 19) et 73,869 selon M. Siegfried. (*Rapport sur le budget pour 1897*, p. 107).

Pour la ligne de Kayes vers le Niger, depuis que les travaux ont été réorganisés sérieusement, en 1892, le coût kilométrique a été de 75,000 francs et quelquefois seulement 60,000 francs, d'après M. Salesses (*Voies de pénétration*, p. 22), « au plus 70,000 francs le kilomètre » (*Discours prononcé par M. le colonel de Trentinian, lieutenant gouverneur du Soudan français*, p. 51). Il est à remarquer que, pour cette dernière voie, le coût de la superstructure est augmenté d'une façon très notable par les difficultés d'accès de la mer à Kayes, tête de la ligne. (Salesses, p. 22).

La ligne tunisienne de Sfax à Gafsa, de 250 kilomètres de long, a coûté environ 60,000 francs le kilomètre, y compris le matériel fixe et roulant.

Malgré ces exemples frappants, il faut cependant se souvenir des

dangers financiers courus par la Société belge du chemin de fer du Congo, à cause de l'optimisme de ses premières prévisions. Elles étaient de 60,000 francs par kilomètre pour une voie de 0 m. 75. En réalité, les premiers kilomètres coûtèrent jusqu'à 240,000 francs l'un, le prix minimum ne fut jamais inférieur à 87,000 francs. (Salesses, p. 26 et 28). Il est vrai que cette ligne traverse au début des pays très tourmentés, qui ont nécessité des roctages et des travaux d'art coûteux. Mais, d'autre part, il y a toujours des aléas en pays neufs, pour le recrutement de la main d'œuvre et pour l'état sanitaire.

L'exemple belge milite en faveur de prévisions très larges. Pour éviter toute surprise, il est préférable de tabler sur un coût kilométrique moyen de 80 à 100,000 francs, y compris le matériel fixe et roulant.

## III
## Des tarifs

Supposons le réseau de pénétration de l'Afrique occidentale française exécuté ou au moins très avancé, comment son action s'exercera-t-elle, à quelles nécessités ces lignes de pénétration seront-elles soumises?

Ainsi qu'il a déjà été observé, l'absence de routes terrestres affluentes, l'état inorganisé du camionnage seront cause que les lignes ne pourront pas attirer ni refouler des marchandises lourdes ou encombrantes, sur de bien grandes distances à partir de la voie. Le volume du trafic sur la ligne sera donc relativement faible, en comparaison de ce qui est transporté sur les lignes des pays de civilisation avancée. Le prix de revient du transport sera donc relativement élevé.

Au Congo belge, durant l'exercice 1896-97, pour une longueur de 188 kilomètres, le prix de revient de la tonne kilométrique, a été de 0 fr. 26,939 (*Publication du chemin de fer du Congo*, 21e fascicule, p. 70). L'année suivante, ce prix de revient s'est même élevé extraordinairement à 0 fr. 304, pour une longueur exploitée qui atteignait en fin d'exercice, 388 kilomètres (*Même publication*, 25e fascicule, p. 14).

Sur le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, pendant l'exercice 1897, le prix de revient de la tonne kilométrique a été de 0,139 (*Rapport du Conseil d'administration*, 18 juin 1898, p. 20).

Les tarifs des voies de pénétration de ces pays doivent donc être élevés, c'est la condition la plus remarquable de ce genre de lignes, pendant les années de début.

Il n'est, du reste, pas nécessaire pour la prospérité du pays et l'extension du trafic, d'appliquer immédiatement un tarif sensiblement plus faible que celui des moyens de transport antérieurs. « Les transports coûtent, suivant les circonstances, de 2 fr. 50 à 4 francs par tonne et par kilomètre, qu'ils aient lieu par voiture ou par porteurs, sans compter les avaries et les déchets inhérents à ce mode de transport. » (Général Archinard, citation d'après M. Siegfried, rapport annexe du budget du chemin de fer du Soudan pour 1897). De son côté, M. Binger estime que les transports par porteurs ne reviennent jamais à moins de 1 fr. 20 à 1 fr. 50 par tonne kilométrique, et qu'il était particulièrement économe et adroit.

Mais le seul fait de l'utilisation d'une voie ferrée, même à égalité de prix avec l'ancien mode, constitue un tel avantage, par la célérité et la régularité, la diminution des avaries aux marchandises, la suppression des caravanes de porteurs, de leurs complications et de leurs interminables comptabilités, qu'un pays en prend toujours un essor considérable. Cet essor ne pourrait être plus grand au début, si on abaissait le coût unitaire du transport de beaucoup au-dessous de son ancien cours, parce que le commerce n'y serait pas préparé, et qu'il ne pourrait pas augmenter ses transactions en conséquence. Il convient donc de prévoir, au début des opérations des lignes de pénétration, des prix de transport très élevés, et de ne les abaisser que dans la mesure nécessaire et suffisante pour l'essor économique de la contrée.

Une deuxième nécessité des tarifs des chemins de fer africains est d'être décroissants pour les longs parcours. C'est une nécessité évidente, et à cause de l'élévation même de ces tarifs, et à cause de la longueur des parcours. On peut objecter que les tarifs du Congo belge ne sont pas décroissants. Mais la longueur de cette voie est relativement courte (400 kilomètres), limitée qu'elle est par les circonstances géographiques. Pour les chemins de fer de l'Afrique occidentale, il est indispensable de prévoir une dégression du prix de la tonne kilométrique jusqu'au prix de 0 fr. 25 la tonne, qui sera le prix de revient probable des premières années.

Enfin, il est indispensable que les tarifs soient différents pour l'importation et l'exportation, et franchement inversés, aussi élevés qu'il est économiquement nécessaire pour l'importation, aussi bas que possible pour l'exportation.

Cet inversement des tarifs d'importation et d'exportation est encore une des nécessités caractéristiques de l'industrie des transports dans ces pays.

Il est basé sur le jeu même du commerce africain.

Il faut, à tout prix, dans l'Afrique occidentale, favoriser l'exportation,

pour donner à l'indigène une capacité d'achat. Incivilisé, il n'a pas de capacité d'achat ; il ne peut l'acquérir que si l'écoulement des richesses de son sol, de cueillette ou de culture, est provoqué par les facilités les plus grandes.

Aussitôt que l'indigène africain est entré ainsi en possession d'une capacité d'achat, par l'écoulement des produits qu'il apporte aux factoreries, il en fait le remploi immédiat et total en marchandises d'importation. Il fait ce remploi sans aucune préoccupation des prix demandés, si les cours ne sont pas variables d'une factorerie à l'autre. Il achète, dans la quantité indispensable, les objets nécessaires à son alimentation ; mais pour tous les autres objets, il n'a souci que de la mode, car il est plus enfant, et, naturellement, plus incapable d'épargner qu'aucun être au monde. Il subit au plus haut degré la fascination de l'étalage. Fatalement il ne s'éloigne des factoreries que lorsqu'il a épuisé tout le crédit que lui ont ouvert ses apports d'exportation.

Ainsi le commerce peut charger presque indéfiniment les prix des marchandises d'importation, pourvu que l'exportation s'écoule aisément, et cela est aussi vrai pour l'importation des marchandises destinées aux colons blancs que pour celles destinées aux noirs, car, pour les blancs, les marchandises d'Europe sont de nécessité impérieuse, et elles entrent en aussi grande quantité, quelles que soient les charges qu'on leur impose. En revanche, l'exportation doit avoir lieu au plus bas prix, presque sans bénéfice ; on est certain que tout le profit se retrouvera sur l'importation, grâce à sa plus grande activité.

Ces profits d'importation ne durent d'ailleurs qu'autant que les excès de la concurrence n'amènent pas la saturation du marché. C'est la concurrence des importateurs seule qui produit l'avilissement des prix, non pas l'abstention des indigènes. Les articles ne sont démodés à leurs yeux, que lorsque le prix en est avili par la concurrence. Du reste lorsque ce phénomène se produit, les indigènes ont acquis quelques besoins, ils ne sont plus totalement incivilisés, et les transactions commencent à prendre une allure plus logiqne.

Pour ces raisons commerciales, il est donc évident que les marchandises d'importation pouvant subir des charges élevées, et celles d'exportation n'en devant subir que le moins possible, il est nécessaire, pour que les transactions soient actives, d'établir cet inversement des tarifs mentionné plus haut. Ce régime de tarifs a d'ailleurs un autre avantage : par son élévation à l'importation, il sert un peu de frein à ces exagérations de concurrence qui produisent l'avilissement des prix, avilissement qui est nuisible, pendant les premières années, à l'essor d'un pays neuf.

En général, dans les colonies françaises, le principe des doubles tarifs

tout à fait différents à l'importation et à l'exportation, n'est pas assez hardiment reconnu et appliqué. On hésite toujours à dégrever largement l'exportation. Une entreprise privée de transbordements, le wharf de Kotonou, fournit un exemple frappant de cette timidité à favoriser l'exportation et de ses conséquences.

Son tarif de sortie n'est réduit, ou du moins n'était réduit en 1897, que de 25 % relativement à son tarif d'entrée. La différence est insuffisante; elle a dévié sur la colonie anglaise de Lagos le trafic d'exportation du Dahomey, tandis que celui d'importation continue, ou du moins continuait à la même époque, à passer par le wharf. Ne fonctionnant que d'une façon incomplète, cette entreprise du wharf périclita. La colonie ne se rendit jamais compte des raisons d'un tel insuccès, elle s'obstina à demander l'autorisation d'établir des droits de sortie et des formalités absurdes pour ses produits d'exportation. Les chiffres sont frappants dans cette question. Du premier octobre 1896 au 1er octobre 1897, 4,125 tonnes seulement soit 28 % de l'exportation totale de la colonie sont sorties par Kotonou, et 10,575 tonnes se sont dirigées sur Lagos. Au contraire, 4,940 tonnes soit 75 % du total sont entrées par Kotonou, et 1,625 tonnes seulement par Lagos.

Cet exemple doit servir de guide aux entreprises de transport en Afrique. L'exportation ne peut pas supporter de lourdes charges, excepté pour deux produits précieux relativement à leur poids, l'ivoire et le caoutchouc.

Pour fixer des chiffres de tarif des lignes de pénétration africaine, il convient de se reporter à ceux des premières années du chemin de fer du Congo, car actuellement on commence à les réduire. Il convient aussi d'examiner le tarif prévu dans le cahier des charges du chemin de fer projeté à Madagascar en 1897; ce tarif, bien qu'il n'ait pas subi l'épreuve de la pratique, est néanmoins le fruit d'études contradictoires et sérieuses.

Le tarif du Congo belge, donné dans le 23e fascicule des publications de la Société, est, comme il a déjà été expliqué, proportionnel, non dégressif. Il est simple pour la grande vitesse et pour l'importation, un peu plus compliqué pour l'exportation.

En éliminant les articles nombreux et relativement peu importants, on peut le réduire aux prix kilométriques suivants, par voyageur ou par tonne :

GRANDE VITESSE

| Voyageurs. | | Bagages. | |
|---|---|---|---|
| 1re classe. . . . . . . | 1 fr. 25 | Classe unique. . . . | 2 fr. 50 |
| 2e classe. . . . . . . | 0 fr. 125 | | |

PETITE VITESSE

| | | |
|---|---|---|
| Importation : | 1re catégorie, marchandises diverses | 2 50 |
| — | 2e catégorie, machines seulement | 1 50 |
| — | 3e catégorie, sel seulement | 1 25 |
| Exportation : | 1re catégorie, ivoire seulement | 2 50 |
| — | 2e catégorie, caoutchouc seulement | 1 08 |
| — | 3e catégorie, marchandises diverses | 0 25 |

Le tarif du chemin de fer de Madagascar est donné par le titre III du cahier des charges. Comme toutes les choses où l'administration française intervient, il est compliqué. Il comprend :

*a*) Un tarif de voyageurs pour la période où la recette brute de l'exploitation est inférieure à 5,000 francs par kil., et *b*) un tarif pour le cas où elle dépasse 5,000 francs par kilomètre.

*a*) Un tarif de petite vitesse, pour le cas où la recette brute est inférieure à 24,000 francs le kilomètre, et *b*) un tarif pour le cas où elle dépasse 24,000 francs le kilomètre.

Naturellement, il prévoit aussi certaines réductions en faveur de l'administration, qui se stipule à elle-même des réductions de prix, tout en subventionnant, d'autre part, l'entreprise. Mais c'est là un genre de contradiction enraciné dans nos idées et dans nos habitudes.

Le tableau suivant donne, dégagé des détails et des articles pour l'administration, le tarif stipulé pour Madagascar :

GRANDE VITESSE

Voyageurs.

| *a* | | *b* | |
|---|---|---|---|
| 1re classe | 0 50 | 1re classe | 0 45 |
| 2e classe | 0 30 | 2e classe | 0 25 |
| 3e classe | 0 20 | 3e classe | 0 15 |

Bagages.

| *a* | *b* |
|---|---|
| 2 francs. | 1 fr. 50. |

PETITE VITESSE

Importation.

| *a* | | *b* | |
|---|---|---|---|
| 1re catégorie. — Divers et produits manufacturés de valeur supérieure à 0,80 le kil. | 1 00 | 1re catég. | Arrangements compliqués et d'éventualité reculée. |
| 2e catégorie. — Divers et produits manufacturés de valeur inférieure à 0,80 le kil. | 0 75 | 2e catég. | |
| 3e catégorie. — Gros matériaux et matières premières brutes. | 0 50 | 3e catég. | |

Exportation.

| *a* | | *b* | |
|---|---|---|---|
| 1re catégorie. — Divers | 0 75 | 1re catég. | Arrangements compliqués et d'éventualité reculée. |
| 2e catégorie. — Divers | 0 50 | 2e catég. | |
| 3e catégorie. — Produits agricoles | 0 25 | 3e catég. | |
| 4e catégorie. — Riz | 0 10 | 4e catég. | |

Ces tarifs de Madagascar semblent insuffisamment différenciés de l'importation à l'exportation. On sent bien qu'ils ont été établis par des hommes de cabinet un peu théoriques et timides, plutôt que par des gens qui auraient vécu sur place et manié là-bas les réalités commerciales.

Il est vrai que Madagascar est d'une civilisation et d'une industrie plus avancées que celles de l'Afrique occidentale. Il peut être inutile et même mauvais, à cause de cela, d'y différencier énormément les tarifs. Ce n'est donc pas sur Madagascar qu'il faut prendre exemple. D'autre part, les résultats atteints au Congo par les voies de pénétration prouvent que ses tarifs sont appropriés à la région, et cette région offre beaucoup d'analogies commerciales avec l'Afrique occidentale. Ce sont donc des tarifs analogues qu'il faudra adopter aux voies de pénétration de notre gouvernement général, avec cette modification que nos lignes devant être longues, et n'ayant pas la bonne fortune d'être des voies de passage obligatoire pour tout le commerce de 17,000 kilomètres de voie fluviale, il importe de réduire les tarifs en proportion des distances pour les parcours supérieurs à 100 ou 200 kilomètres, sans les abaisser jamais au-dessous du prix extrême de 0 fr. 25 la tonne kilométrique. Pratiquement même, ce prix de 0 fr. 25 la tonne kilométrique se trouvera presque le seul tarif d'exportation, car l'ivoire et le caoutchouc étant de grande valeur relativement à leur poids, ne donneront pas lieu à des recettes considérables, l'ivoire surtout qui disparaît rapidement.

Enfin, il faudra avoir soin de réduire franchement ces tarifs au fur et à mesure que l'élan économique sera imprimé aux pays nouvellement ouverts. Ce sera l'intérêt même de l'exploitation, pour favoriser la marche ascensionnelle du trafic.

## IV

## Des recettes et des rendements

Essayons de calculer approximativement quel peut être le rendement kilométrique moyen de pareilles lignes, fonctionnant dans de telles conditions, avec une dépense kilométrique moyenne de 5,000 à 6,000 fr.

Ce chiffre de 5,000 à 6,000 francs est conclu de l'observation des lignes déjà existantes. Au Soudan, les frais d'entretien et d'exploitation ne seraient guère que de 2,400 francs ou de 1,500 francs, selon le rapporteur du budget pour 1898, M. Riotteau, et selon M. Salesses (Riotteau, *Rapport sur le budget pour 1898*, p. 83; Salesses, *Voies de pénétration*, p. 24). Ces chiffres ne tiennent pas compte évidemment ni de l'intérêt du capital, ni de certains frais généraux soldés au Soudan sur des chapitres militaires. En se reportant au budget de 1899, plus détaillé que les précédents et en calculant les dépenses qui ne se rapportent pas à la construction, pour la longueur de voie ouverte à cette époque, les frais d'exploitation et d'entretien ressortent à 5,399 francs.

Sur la ligne de Dakar à Saint-Louis, ils sont, pour 1897, de 5,356 francs. (*Rapport du Conseil d'administration*, 18 juin 1898, p. 6.)

Au Congo belge, défalcation faite des transports pour la construction, le coût kilométrique d'exploitation et d'entretien ressort, pour la première année, 1896-1897, à 6,440 fr. 17 (Publication de la Compagnie, 21e fascicule, p. 70), et, pour l'exercice suivant, 1897-1898, à 5,179 fr. 19 (25e fascicule, p. 46).

Les recettes proviendront des voyageurs, du trafic d'importation, du trafic d'exportation, du trafic de localité à localité, des transports pour l'administration,

On ne peut absolument rien prévoir pour ces deux dernières sources de recettes. Il est évident qu'elles ne seront pas négligeables, mais en l'absence de tout élément de calcul il est prudent de ne les compter que pour mémoire.

Pour ce qui est des recettes provenant des voyageurs. On sait que l'Africain est voyageur, surtout le musulman. Le mieux, pour apprécier ces recettes, est de prendre le chiffre le plus modéré des recettes provenant des voyageurs, sur la ligne actuellement de moindre activité parmi celles qui existent en Afrique.

Cette ligne est la ligne sans tête pratique ni issue, de Kayes vers le Niger. En 1896, la recette kilométrique des voyageurs a été de 673 francs. (*Rapport sur le budget pour 1898*, p. 83.) En 1897, ce chiffre est tombé à 603 francs.

Sur la ligne de Dakar à Saint-Louis, la recette kilométrique des voyageurs a été de 1,923 francs en 1897. (*Rapport du Conseil d'administration*, p. 18.) Sur la ligne congolaise, elle a atteint 1,547 francs (chiffre calculé d'après le tableau de la page 44 du 25e fascicule des publications).

On reste donc modéré en acceptant le chiffre de 603 francs pour la recette kilométrique moyenne des voyageurs sur le réseau de pénétration de l'Afrique occidentale.

Pour estimer les recettes du trafic d'importation et celles du trafic

d'exportation, on ne peut prendre pour base les résultats de ce petit tronçon de Kayes sur le Niger, parce qu'il ne sert pas encore au trafic. Quant à la ligne de Dakar à Saint-Louis, nous avons déjà dit qu'elle n'a en pénétration qu'une longueur réduite, et que les recettes de cette pénétration doivent se répartir sur de nombreux kilomètres en doublure de la voie de mer. Pour ce qui est du chemin congolais, il offre des conditions trop particulières, puisqu'il est l'unique débouché de 17,000 kilomètres de voie fluviale. Ses recettes sont trop belles ayant atteint immédiatement 22,862 francs puis 33,401 francs (Publication de la Compagnie, 21e fascicule, p. 70 et 25e fascicule, p. 46). Il ne serait pas modéré de tabler sur des recettes analogues.

Dans l'impossibilité de conclure d'après les précédents, essayons de procéder par l'étude des besoins actuels des indigènes. L'accroissement rapide de la population donnera une grande intensité à ces besoins.

Les besoins des populations indigènes peuvent se classer en trois degrés. Au premier degré, ceux qu'il est indispensable de satisfaire pour l'existence même des habitants, les besoins d'alimentation. Ils sont incompressibles en dessous d'une certaine limite; ils constituent évidemment un mobile commercial d'une certitude absolue.

Ensuite viennent des besoins, factices il est vrai, mais créés par des vices, et par conséquent presque aussi forts. Chez les fétichistes, ces besoins du deuxième degré sont créés par l'ivrognerie, chez les musulmans par la passion de la guerre, pour la domination et pour l'esclavage. Ces besoins-là, sont des mobiles de trafic presque aussi puissants que ceux du premier ordre. Ils sont plus compressibles, mais aussi beaucoup plus aptes à l'extension. Mais si puissants qu'ils soient, ces besoins du second degré ont un terme, qui est soit l'anéantissement des populations, comme pour les Peaux-Rouges d'Amérique, soit ainsi que cela se produira plutôt en Afrique, la restriction apportée, à la longue, par les nations civilisées, à ce commerce nuisible et stérilisant pour les autres transactions. C'est ainsi que va déclinant très rapidement, avec les progrès de la pacification, le commerce des armes qui était si actif il y a quelques années. A assez bref délai, il en sera probablement de même pour le commerce des spiritueux. Des réglementations de plus en plus serrées, le réduiront.

Au troisième degré enfin, viennent les besoins que la civilisation éveille : ceux de l'habillement, de l'ornementation personnelle, puis de l'ameublement et du logement. Ces besoins-là, surtout celui du vêtement, se font sentir de bonne heure chez les indigènes, presque aussitôt qu'ils sont en contact avec notre commerce. Tandis que les besoins plus puissants du premier degré sont limités, les besoins du troisième ordre

sont continuellement extensibles. Ils constituent la réserve commerciale de l'avenir. La vanité des deux sexes et la naïveté des hommes noirs font des indigènes des clients particulièrement avides des choses du vêtement.

Considérons les besoins du premier degré. Il y en a un dont nous avons déjà fait mention comme étant le mobile commercial actuel presque unique, et la cause des migrations et des guerres. Comment se satisfait-il dans le Soudan et dans toute la portion intérieure de l'Afrique occidentale. Le sel ne vient pas des côtes, puisque les fétichistes et surtout la forêt côtière sont impénétrables au trafic. D'ailleurs, le sel n'existe pas comme produit naturel au Soudan, comme les autres produits alimentaires qui paraissent suffire à la consommation actuelle.

N'arrivant pas de la côte, n'étant pas produit dans le Soudan habité, et étant d'ailleurs indispensable aux habitants, le sel arrive nécessairement d'ailleurs. Jusqu'ici tout le sel consommé au Soudan arrive du Sahara.

« De temps immémorial, le sel gemme saharien se transportait au « travers des pays haoussas, jusqu'au Dahomey et dans le Haut-Congo. » (*Production et trafic du sel en Afrique*, par J. Foust aîné, *Economiste français,* 1er août 1896).

René Caillié et Barth, ce dernier surtout, furent les premiers à comprendre l'importance du commerce du sel dans l'intérieur de l'Afrique. Ils constatèrent que son besoin est la cause primordiale du trafic intérieur de l'Afrique, et que les indigènes ne savent le tirer que des mines de la région saharienne. Après eux, le colonel, depuis général Galliéni, remarquait que cinq kilos de sel valent deux esclaves au Soudan. » (*Voyage au Soudan français*, 1879-1880).

Enfin M. Binger s'est occupé plus particulièrement du trafic du sel dans la boucle du Niger. En se reportant à ce qui a été expliqué plus haut, sur l'impénétrabilité de la forêt côtière, on comprend ce qu'il écrit au sujet du commerce du sel :

« On peut dire que presque la totalité de la boucle du Niger est « actuellement alimentée par les sels provenant des sebkas d'Idjil, et des « mines de Taodeni, situées toutes deux dans le désert entre Tombouctou « et le Maroc ; seuls les districts côtiers consomment du sel d'Europe, à « cause des prix exorbitants du transport de la côte vers l'intérieur. « Ainsi à Djenné, sur le Niger, le kilogramme de sel vaut environ « 1 franc, la barre de 25 kilogrammes, 25 francs ; à Waghodogho, dans « le Mossi, elle vaut 35 francs ; à Bobo-Diolassou, à mi-distance de « Djenné à Koug, la barre vaut 50 francs ; à Koug (qui n'est qu'à « 400 kilomètres de la côte de Guinée) la même barre vaut 75 francs ;

« à Tengula, et dans le Ourotougou, 125 à 200 francs la barre de 25 kilo-
« grammes. »

Les monographies du Soudan occidental, parues en 1897, en vertu des ordres du colonel lieutenant-gouverneur (*Voies commerciales du Soudan français*, par le capitaine d'artillerie Ballien), signalent la concurrence que le sel d'Europe commence à faire aux sels indigènes, dans le Soudan occidental, où nous avons rétabli la paix et la liberté des communications, à Kayes même et dans un rayonnement très étendu.

« Le point limite où les deux produits peuvent se faire concurrence
« est à Siguiri. Nous parlons ici de la situation actuelle qui subira de
« profondes modifications à la suite de la progression du chemin de fer
« vers le Niger. » (Ballien, *Voies commerciales*, p. 6.)

Dans cette portion du Soudan où notre Administration dresse déjà de bonnes statistiques, on constate que cette importation du sel européen, commencée avec la pacification, atteignait 3,000 tonnes en 1897. Et cependant, la lenteur de la construction de la ligne du Sénégal au Niger est cause que le sel d'Europe n'entre au Soudan que par caravanes de chameaux ou à dos d'homme (chaque tirailleur libéré en emporte la plus grosse provision qu'il peut dans son village). Aussi le sel de Taodeni, concentré à Tombouctou, a toute la facilité, grâce à la voie fluviale, pour lutter actuellement contre le sel d'Europe dans la vallée du Niger. Il faut dire qu'à égalité, et même à une certaine supériorité de prix encore assez importante, le sel de Taodeni est préféré par les indigènes, au sel en vrac d'Europe. Le sel en vrac d'Europe se détériore vite, du fait de l'humidité, dans les voyages. Celui de Taodeni, qui est comprimé en barres, ne se détériore pas, il peut traverser à dos d'hommes et de chameaux toute l'Afrique occidentale, et passer de mains en mains sans diminution sensible, de sorte qu'il est une excellente monnaie. Pour satisfaire la demande indigène et pour augmenter le volume des transactions commerciales, l'industrie européenne devra trouver un bon échantillon de sel pour l'Afrique. Elle y arrivera certainement, de sorte qu'un jour ou l'autre, presque tous les besoins de sel des populations soudanaises seront satisfaits par le commerce et l'industrie des Européens.

Au côté opposé du gouvernement de l'Afrique occidentale, au Dahomey, on constate également, malgré l'absence complète de moyens de transports économiques, que l'entrée en douane du sel d'Europe va en augmentant progressivement. Pour l'année 1896 on n'entrait que 1,887 tonnes; pour 1897, 2,011 tonnes; pour les trois premiers trimestres de 1898, 1,630 tonnes; ce qui correspond à 2,173 tonnes pour toute l'année. Evidemment ce ne sont pas des accroissements considérables, bien qu'ils correspondent à un nombre très important de consommateurs nouveaux,

mais ces accroissements sont réguliers, progressifs. Et il faut toujours se souvenir que les voies ferrées ne progressant pas, l'impénétrabilité de la région forestière, surtout pour du sel en vrac, ne s'améliore que du fait de la pacification.

Mais du jour où les voies de pénétration fonctionneront, une révolution économique se produira nécessairement.

On peut admettre que le sel européen pourra être vendu dans toute l'étendue intérieure de l'Afrique occidentale à un prix toujours inférieur à 1 franc le kilo. En admettant même ce prix limité, le bénéfice réalisé serait de plus de 50 %, toutes les charges de transport payées, et à ce prix le sel européen défiera toute concurrence, puisque c'est le prix de Djenné qui est relié à Tombouctou par le fleuve et peu éloigné.

En même temps, son coût, plus faible qu'antérieurement, rendra disponible, pour chaque indigène, une portion du pouvoir d'achat qu'il consacre aujourd'hui pour le sel du Sahara. Cette portion ressort à 4 francs par indigène, si on admet que le prix moyen du sel saharien est de 2 francs le kilo, et en fait il atteint souvent 4 francs, et que chaque indigène en consomme 4 kilos par an (chiffre inférieur à la moyenne nécessaire pour la vie, d'après M. Milne Edwards).

Or, les statistiques de la côte établissent que le prix global moyen des articles d'importation en Afrique, ressort à un peu moins de 1 franc par kilo. C'est sur de pareilles statistiques douanières que sont basées les catégories du tarif précité de Madagascar. En comptant donc que les 4 francs disponibles de chaque indigène, qui seraient sûrement remployés en articles d'importation, occasionneraient une importation de 4 kilos, on est donc modéré.

Pour demeurer prudent, il faut être plus modéré encore, et poser en principe que la création de voies économiques de pénétration entraînerait annuellement l'introduction en Afrique, par tête d'indigène, de 3 kil. 600 (10 grammes par jour) de sel et d'un poids égal d'articles de deuxième et de troisième ordre (spiritueux, vêtements, etc.).

On trouve une preuve de la modération de cette proportion dans les statistiques douanières du Dahomey, le poids de toute l'importation, autre que le sel, est cinq fois supérieur à celui de cette denrée. Il est vrai qu'il y a dans ces autres articles des choses de consommation européenne, non indigène, mais le prorata en est très faible.

Considérons 1,000 kilomètres de ligne de pénétration à partir de la côte. Admettons que la population soit également répartie partout à la densité moyenne de dix habitants par kilomètre carré, que le commerce soit également réparti sur tout le long de la ligne, de façon que le parcours moyen d'une tonne soit de la demi-longueur, soit 500 kilomètres. Enfin, supposons que le jeu des tarifs décroissants soit tel que le prix

moyen payé par une tonne kilométrique soit moitié des prix fixés pour chaque catégorie dans le chemin de fer du Congo.

Considérons que la ligne n'approvisionne en sel que 300 kilomètres de chaque côté de la voie. Elle devra transporter en sel :

$0{,}0036 \times 10 \times 300 \times 2 \times 1000 \times 500 = 10{,}800{,}000$ tonneaux-kilométriques au prix de $\frac{1 \text{ fr. } 25}{2} = 0.625$, cela ferait une recette totale de 6,750,000 francs ou de 6,750 francs par kilomètre.

Il serait exagéré de dire que l'aire de 300 kilomètres de chaque côté de la ligne absorberait en marchandises de deuxième et troisième ordre un poids égal à celui du sel, suivant le principe posé plus haut. Car si exact que serait ce principe pour les riverains, les frais de camionnage intervenant pour ceux qui ne sont pas riverains, les obligeraient à acheter moins d'articles qui ne sont pas indispensables à la vie.

Admettons donc largement que le poids des articles d'importation, autres que le sel, ne soit que du quart du poids de celui-ci, et on a vu qu'au Dahomey c'est la proportion inverse qui a été constatée en douanes. Le nombre de tonneaux kilométriques de cette ligne de pénétration de 1,000 kilomètres, en articles d'importation autres que le sel, serait donc de $\frac{10{,}800{,}000}{4} = 2{,}700{,}000$. Le tarif serait celui de la première catégorie, réduit de moitié, soit 1 fr. 25, car le tarif de la deuxième catégorie ne fonctionne guère pour les indigènes, puisqu'il ne concerne que les machines seulement. Finalement, la recette pour l'importation des articles autres que le sel, serait encore de 3,375,000 francs, soit 3,375 francs par kilomètre.

Au total, la recette kilométrique de l'importation serait de 10,125 fr.

L'exportation ne donnerait pas de bénéfices, mais elle paierait ses frais généraux; à cet égard, il est bon de la calculer.

Une règle connue sur la côte est que le poids de l'exportation est triple de celui de l'importation, car les marchandises d'exportation sont, en moyenne, de peu de valeur et très lourdes, si on en excepte l'ivoire et le caoutchouc. Cette règle est le produit de statistiques douanières nombreuses. Restons encore en dessous, et admettons que le poids de l'exportation sera double seulement de celui de l'importation, le trafic étant encore considéré comme réparti uniformément tout le long de la ligne, l'exportation donnera, un nombre de tonneaux kilométriques de

$$(10{,}800{,}000 + 2{,}700{,}000) = 13{,}500{,}000.$$

Au tarif d'exportation de 0 fr. 25 la tonne kilométrique cela ferait une recette totale de 3,375,000 francs et une recette kilométrique de 3,375 fr,

Récapitulons : les prévisions ne sont fondées qu'en ne tenant compte que des capacités de commerce actuellement existantes en Afrique occidentale, et du seul pouvoir d'achat actuellement existant pour ses habitants qui subsistent tout en payant le sel 2 francs le kilo. Pour éviter toute majoration il n'a été tenu aucun compte ni des espérances du sous-sol, ni des accroissements de commerce que l'ouverture d'une voie de pénétration crée toujours dans les pays neufs. Et pourtant il existe des exemples africains frappants de l'activité commerciale créée par l'ouverture des voies ferrées; sur la ligne de Dakar à Saint-Louis, les recettes ont doublé en 7 ans (*Rapport sur le budget de 1894*, p. 30), et, dans ce temps, l'exportation des arachides est passée de 8,000 tonnes à 60,000 tonnes; en l'année 1900 elle atteindra probablement 130,000 tonnes.

« Depuis l'entrée en scène du chemin de fer du Congo, le commerce « de caoutchouc de l'État libre a décuplé. » (Salesses, *Voies de pénétration*, page 29).

Pour l'appréciation de la recette des voyageurs, on a pris le chiffre le plus bas d'une ligne qui n'a ni tête ni terminus, chiffre qui est du tiers environ de celui des autres lignes africaines.

Il n'a point été fait état des trafics de localité à localité, ni des transports pour l'administration.

Les règles pour le tonnage d'importation ont été choisies de façon à demeurer certainement un peu en dessous de la réalité. La relation du tonnage d'exportation à celui d'importation a été réduite au double seulement, alors qu'il est de notoriété sur la côte que le poids de l'exportation est, en moyenne, triple de celui de l'importation.

En appréciant le rayonnement du commerce du sel de chaque côté de la ligne, on a choisi une distance de 300 kilomètres et une aire d'influence inférieures à celles où la ville de Kayes développe son commerce dans le Soudan occidental. Et pour les autres articles d'importation, non seulement on n'a pas admis la proportion d'un poids quadruple de celui du sel, qui est constatée sur la côte, mais on a renversé cette proportion et choisi celle de un quart du poids du sel.

Toutes ces données des calculs étant ainsi passées au crible, il y a des chances sérieuses que la recette kilométrique ne soit pas inférieure au total des résultats obtenus, soit :

$$603 + 10{,}125 + 3{,}375 = 14{,}103 \text{ francs.}$$

Avec une dépense kilométrique de 6,000 francs, cela laisse une marge d'environ 8,000 francs pour la rémunération et l'amortissement d'un capital kilométrique de 100,000 francs, pour les aléas, pour les réductions de tarifs au fur et à mesure du développement du trafic.

Nous avons déjà vu que, au Congo belge, sur une voie de 0 m. 75 seulement, par conséquent de faible capacité pour le transport, on a atteint, la première et la seconde année, des recettes kilométriques de 23,862 francs et de 33,401 francs (Publications de la Compagnie, 21e fascicule, page 70, et 25e fascicule, page 46).

Il faut répéter encore que la ligne du Congo est dans des circonstances exceptionnelles au point de vue des autres lignes d'Afrique. Mais dans le gouvernement de notre Afrique occidentale, il y a un si immense besoin de transports, que le chiffre de recette kilométrique de 14,000 fr. n'a rien d'étonnant.

Les obstacles à l'entreprise de ces voies ferrées de pénétration en Afrique occidentale peuvent provenir des conditions techniques, des conditions administratives et des conditions financières, dans lesquelles elle s'engage ou doit s'engager.

## V

### Des conditions techniques de la construction

Les difficultés techniques peuvent provenir des tracés, de la fièvre, de la main-d'œuvre.

Dans un pays neuf, les tracés des lignes de pénétration doivent être ceux de moindre résistance. On ne doit pas se préoccuper des centres habités, ils ne sont pas assez économiquement développés pour être très stables, ils se déplaceront d'eux-mêmes pour venir sur la voie ferrée. Une des difficultés des tracés provient du manque d'eau superficielle, mais les travaux récents de Dakar et de Rufisque témoignent de l'énorme quantité d'eau qui s'accumule pendant la saison des pluies dans les sables. Si la couche d'argile est peu profonde, on est assuré de trouver des quantités d'eau inépuisable à peu de distance de la surface, et à peu de frais. En général, le relief du sol et les cours d'eau influeront peu sur les tracés. La méthode la plus certaine pour avoir de bons tracés, est d'en laisser la responsabilité à ceux qui construisent la ligne et l'exploitent, sans leur imposer de déflection. Leur intérêt de constructeurs et d'exploitants sera un guide presque infaillible. La direction générale des tracés doit être la normale à la côte. Ils ne sont guère commandés que par les circonstances maritimes qui fixent les têtes de ligne dans les ports peu nombreux de cette région et les circonstances d'eau potable, causes principales des détours de la normale à la côte.

La question de la fièvre est importante pour la construction surtout, car la fièvre est puissante en Afrique occidentale. C'est même à cause

des difficultés qu'elle occasionne, dès qu'on remue la terre, et malgré les motifs de bon marché provenant de l'absence générale de travaux d'art, que la dépense kilométrique moyenne a été prévue, pour la construction et pour l'exploitation, un peu au dessous de celles qui sont données pour le Sénégal et pour le Soudan.

Il ne faut pas songer qu'un Européen, en règle générale, puisse rester plus de quinze jours sur les chantiers sans accès de fièvre. Pour aboutir, sans arrêt des travaux, il sera prudent, et, par conséquent, économique, de tripler le personnel blanc, aussi bien celui de la direction que celui des surveillants sur les chantiers. Au Congo, où la construction est achevée, la direction est doublée.

Deux équipes de blancs devront, autant que possible, être tenues en réserve, au moins dans les régions marécageuses. Quinze jours après le premier coup de pioche, une équipe au moins sera malade ; il faudra l'évacuer sans tergiversations. Ce serait économique de commencer les travaux par un hôpital approprié, où chaque équipe pourrait se reposer un temps double de son travail. Les fièvres sont quelquefois mortelles ; le plus souvent, elles sont sans conséquences, quand on ne prolonge pas l'effort pour leur résister. Il faut compter qu'en alternant les efforts et les repos, des hommes vigoureux peuvent travailler pendant cinq à six mois de l'année, sept dans certaines régions. Pendant les saisons des pluies, il faut interrompre presque toujours les travaux.

Cet obstacle de la fièvre paludéenne demande donc une grande fermeté dans les prévisions. Il serait nuisible, pour le capital engagé, de se laisser aller à tenir compte des assurances sanitaires de beaucoup de négociants qui ont cependant une grande expérience de la côte, mais une expérience éloignée des travaux de terrassements. Il ne faudrait pas non plus se fier même aux appréciations des fonctionnaires, qui ont accompli dans ces régions des expéditions très fatigantes. Les uns et les autres manifesteront une tendance à juger superflu le triplement du personnel blanc pendant la construction. L'état sanistaire habituel ne peut servir à apprécier celui qui sera provoqué par les terrassements dans les terres d'alluvion. Au Congo, dans les débuts, les Belges ont perdu un homme sur deux. (Salesses, *Voies de pénétration*, p. 25). En ouvrant les premiers kilomètres du chemin de fer de Mombassa au lac Victoria, il y a eu une mortalité effroyable. « La nécessité de terrasser « dans des terres vierges a produit une grande mortalité dans le per- « sonnel européen, qui a été, à un moment donné, atteint en totalité, « sans aucune exception ; 50 % des travailleurs indiens sont tombés « malades. » (Salesses, *Voies de pénétration*, p. 35).

Dans de pareilles circonstances, on est trop heureux d'avoir du personnel en réserve. Si on n'en a pas, les travaux doivent s'arrêter et se

ralentir extrêmement, ce qui augmente beaucoup plus le coût de la construction que d'entretenir dans les débuts un personnel blanc triple de ce qu'il paraît strictement nécessaire dans un pays sain. Et on est toujours à temps, lorsque la progression de la voie atteint des pays plus sains, de réduire ce personnel de réserve.

C'est parce que la rapidité de la construction fera certainement regagner les sacrifices ainsi consentis, qu'il ne faut pas hésiter à dépenser très largement sur le chapitre du personnel blanc.

En dehors de la fièvre paludéenne, il faut s'attendre aussi à la fièvre jaune. C'est là un fléau d'une intensité telle qu'il n'est pas possible de lui résister. Il ne se produit heureusement qu'à des intervalles éloignés. Il était resté dix-huit ans sans paraître en Afrique, quand il s'est produit. On n'en viendra à bout que par une étude scientifique analogue à celle qui a été menée contre la peste avec tant de succès. Il faudra probablement plusieurs années pour que les moyens de venir à bout de ce mal soient connus. Actuellement il faut le compter comme une probabilité dangereuse, se rapportant à une année sur quinze ou vingt. Lorsqu'il se produit, on doit arrêter les travaux et évacuer le personnel blanc.

La fièvre atteint quelquefois le personnel noir, quand il est immigré d'une région éloignée. C'est un phénomène constant dans le Bas-Niger pour les Sénégalais, par exemple. Ils subissent des accès qui les abattent beaucoup, mais qui ne sont ni mortels, ni prolongés.

La question de main-d'œuvre est importante. Le personnel noir est capable d'un travail meilleur qu'on ne croit. Sa capacité au travail s'est beaucoup améliorée dans les régions qui se sont économiquement enrichies, au Sénégal, par exemple. Dans les pays inexploités, l'indigène est habitué à une telle paresse, qu'il est impossible d'en tirer immédiatement la moindre main-d'œuvre. Mais lorsque le contact européen prolongé l'a enrichi, il lui crée des besoins tels qu'il finit par se mettre au travail très mollement et très capricieusement d'abord, plus régulièrement ensuite. Il faut une génération ou une demi-génération de contact européen pour transformer une race d'indigènes africains, au point de vue du travail. Il semble que la vitesse de transformation des indigènes s'accroît depuis quelques années au point de vue de la capacité au travail.

Les Sénégalais ont été les premiers à devenir travailleurs, puis certains fétichistes de la côte libérienne. Lorsque les travaux du chemin de fer congolais ont débuté, on a eu d'énormes difficultés de main-d'œuvre. On a cherché successivement à tirer parti de toutes les races. Les Sénégalais sont ceux qui ont fait aboutir l'entreprise. Il est probable que sans la main-d'œuvre sénégalaise, l'affaire aurait été arrêtée. Encore actuellement pour les autres voies commencées dans cette région, on emploie

beaucoup de Sénégalais, mais néanmoins on a réussi, dans ces dix dernières années d'efforts, à créer dans ce pays une main-d'œuvre composée des éléments locaux.

Une des particularités de la main-d'œuvre africaine est qu'elle est ou paraît très capricieuse. Son maniement est extraordinairement difficile, dans les débuts de chaque entreprise nouvelle. Il faut que les directeurs tâtonnent très longtemps pour trouver la manière de la diriger, le levier économique qui agit sur elle. Souvent ses caprices tiennent à des superstitions religieuses qui ne sont pas soupçonnées, souvent à des contacts de race à race qu'il faut éviter, souvent à une trop grande faiblesse à céder aux demandes de hausse des prix. Il faut compter que toute nouvelle entreprise tâtonne six mois, ou même un an, pour trouver une bonne assiette dans le maniement de la main-d'œuvre. Une fois qu'une entreprise a constitué sa main-d'œuvre, on peut dire qu'elle est réellement bonne et maniable.

Comme cette main-d'œuvre indigène de l'Afrique ne se constitue que graduellement, au fur et à mesure des progrès économiques des diverses contrées, et que sa constitution demande de grands efforts, elle a un marché étroit.

Il faut s'attendre, chaque fois qu'une nouvelle entreprise se constitue, à de grandes et difficiles fluctuations sur ce marché de la main-d'œuvre. Si on entreprend beaucoup de travaux à la fois, il y aura une crise de main-d'œuvre en Afrique, car, vu la densité actuelle de la population, il faut un certain temps pour que les populations de l'intérieur apportent leur concours.

Mais malgré ces difficultés qui méritent une sérieuse attention, la main-d'œuvre existe en Afrique occidentale. Avec l'Asie, c'est le seul continent neuf où il y ait une réelle main-d'œuvre indigène, et où il ne soit ni nécessaire, ni même utile, d'en importer.

Pour réussir avec le moins de difficultés possible, une entreprise de voies de pénétration doit commencer ses opérations avec modération la première année, sans chercher à atteindre du premier coup une grande vitesse de construction. A mesure que le personnel indigène sera recruté et formé, on devra augmenter graduellement la vitesse de construction, et on réussira sans heurt, en deux ou trois ans, à atteindre la vitesse de construction maxima. Et au Sénégal, dans les deux entreprises de chemins de fer, et dans certaines entreprises privées, et en Guinée, dans la nouvelle voie en construction, et au Congo, on est arrivé à des résultats au point de vue de la main-d'œuvre indigène, qui eussent parus chimériques, il y a quelques années, aux hommes les plus au courant des races indigènes.

Au point de vue technique, les tâtonnements trop brusques sont le

plus grave obstacle au progrès, à cause de la brièveté des périodes de travail. Pour profiter des courtes saisons sans pluie, il faut avoir tout préparé, tout prévu à l'avance. Chaque perte d'un jour entraîne des retards de plusieurs jours pour le résultat final. Rien ne doit donc être négligé ni oublié dans la préparation pour assurer la vitesse de construction.

Le capitaine Salesses, qui a étudié sur place la plupart des chemins de fer de l'Afrique, a réuni dans son ouvrage (p. 6 et suivantes) les principes que la pratique a mis en évidence pour la construction rapide et l'exploitation des voies ferrées dans les pays tropicaux. Il a notamment expliqué tout ce qui a trait au type de ponts de longueurs définies d'avance, et à pièces interchangeables. Il semble qu'il n'y a rien à ajouter à ses recommandations.

Les renseignements recueillis par ses soins, sur la vitesse de construction des chemins de fer anglais, dans l'Afrique orientale, 800 mètres par jour (p. 35), et, dans l'Afrique du sud, 1,500 mètres par jour (p. 13), prouvent que si la préparation du travail est bien faite, on pourra obtenir de très bons résultats pour les chemins de pénétration en Afrique occidentale, probablement 150 kilomètres par an, quand tout le personnel sera entraîné.

Au Congo, on n'a guère atteint plus de 90 kilomètres par an. Mais les prévisions de toute nature avaient été insuffisantes au début, et il convient justement de profiter de cette expérience congolaise. En Tunisie, on a atteint une vitesse de contruction de 200 kilomètres par an environ, sur la ligne de Sfax à Gafsa.

Toute dépense qui pourra consolider ou augmenter la vitesse de construction, doit être faite sans hésitation. De telles dépenses sont toujours payantes. L'excellence du tracé et celle de la construction sont moins importantes au point de vue général de l'œuvre des chemins de fer africains, que la rapidité de progression. Les imperfections importent relativement peu, puisque le mouvement des trains n'est pas très intense ; ce qui importe, c'est que les trains passent.

Aussi est-il urgent d'ouvrir la voie à l'exploitation aussitôt que les rails sont posés, et qu'une exploitation rudimentaire est possible. On ne doit pas attendre que la voie soit parachevée pour la livrer au public. L'absence de tous moyens antérieurs de transport a préparé ce public à être peu exigeant. Il ne s'émeut ni de la lenteur, ni de l'irrégularité des trains, ni même de quelques accidents. Le train le plus lent et le plus irrégulier constitue toujours à ses yeux un avantage immense, suffisant pour un élan de ses entreprises économiques.

## VI

## Du régime des chemins de fer de pénétration de l'Afrique occidentale

Que faut-il donc surtout pour la mise en œuvre de ce réseau de pénétration de l'Afrique occidentale? Avant tout, de la rapidité de décision et d'action.

Seule, une grande liberté d'initiative, inspirée et contrôlée par une responsabilité effective, peut servir de ressort suffisant pour un travail si important. Il n'y a de responsabilité efficace que celle de l'intérêt. Celui qui construit la ligne, doit donc être celui qui l'exploitera, et qui en tirera bénéfice. Aux colonies, il ne faut jamais séparer la construction de l'exploitation. C'est la meilleure garantie d'un plan sage et d'une exécution consciencieuse et sans luxe. Si des intérêts différents se succédaient à la construction et à l'exploitation, des récriminations interminables, quelquefois justifiées, mais toujours amplifiées, arrêteraient l'élan de l'entreprise. Le public, et par conséquent la prospérité générale, paieraient les frais de ces disputes.

D'une façon générale, il faut une unité de direction avec des pouvoirs aussi étendus que possible; le contre-poids de l'intérêt empêcherait mieux les abus que toutes les surveillances tracassières des pouvoirs publics. Ces surveillances administratives entraînent, d'ailleurs, des contrats compliqués, par conséquent onéreux, qui provoquent des demandes de concours financiers de formes très diverses, mais aboutissant toujours à la division des responsabilités, c'est-à-dire à la détente du ressort.

Le régime des chemins de fer de l'Afrique occidentale doit être très long et très simple.

On commence à se rendre compte, dans la métropole, des inconvénients des régimes compliqués. Le ministre des Travaux publics le disait dernièrement à la séance d'ouverture de la sixième session du Congrès international des chemins de fer : « Les chemins de fer doivent toujours « tendre à la simplification des formalités. » (*Journal officiel*, p. 6367).

Vrai en Europe, le principe l'est infiniment plus aux colonies où les demandes d'avis et d'autorisations ont à parcourir des distances infiniment plus longues, et où les attentes des réponses sont destructives de toute réussite. Ainsi une très forte unité de direction et de décision est

indispensable aux colonies, tout régime où il y a association de l'initiative privée et des pouvoirs publics, est très défectueux, surtout avec les pouvoirs publics de la métropole, parce que cela éloigne au maximum la décision de l'œuvre.

Dans les chemins de fer de la métropole, cette association peut encore aboutir, mais elle témoigne déjà des caractères différents des associés. L'État est lent et imprévoyant, l'industrie privée très habile à passer à l'État toutes les responsabilités financières, finit par réaliser ses bénéfices non plus directement sur l'œuvre, mais par les fautes, inexactitudes et contre-ordres de l'Etat, et quelquefois les bénéfices ainsi faits sont considérables.

Dans les chemins de fer coloniaux, de pareilles associations, avec les pratiques qu'elles entraînent, sont forcément stériles. Les preuves abondent en Algérie et dans l'entreprise de la pénétration africaine par l'Ouest. Il faut aux colonies africaines, ou que les pouvoirs publics aient seuls toute la direction et toute la responsabilité financière de l'entreprise (construction et exploitation) ou que ce soit l'initiative privée.

Comme les pouvoirs publics métropolitains, ni même les pouvoirs publics locaux, ne peuvent mener directement à bien les 20,000 ou 30,000 kilomètres de voie ferrée, qui seront construits dans une vingtaine ou une trentaine d'années, dans l'Afrique occidentale, et que d'ailleurs, il est nécessaire qu'il y ait de l'unité de régime dans ce réseau d'ensemble, il faut nécessairement que l'initiative privée en soit chargée.

On a commencé tout à l'opposé, les erreurs ainsi faites ont produit une infériorité de résultats si évidente, en comparaison des résultats atteints par nos rivaux coloniaux, qu'on cherche actuellement à remédier à ces erreurs. Dans les derniers chemins de fer entrepris en Afrique occidentale, des tâtonnements se produisent vers un régime plus approprié aux colonies et aux nécessités. Mais ces tâtonnements sont encore bien timides. D'un côté, les pouvoirs publics n'osent pas donner assez de liberté; de l'autre côté, l'initiative française, en fait de travaux publics, n'a pas assez d'audace.

On n'atteindra pas de bons résultats, tant que les difficultés ne seront pas envisagées de face et abordées résolument selon les principes conclus plus haut.

Ce sont les idées fausses du passé, et timides du moment, qui sont les obstacles administratifs au départ de notre colonisation en Afrique par les voies ferrées. Ce sont même les seuls obstacles sérieux, ou tout au moins les principaux, car ce qui est administratif joue toujours un rôle prépondérant dans notre pays, ou la tutelle continuelle de l'Etat a fait dépendre des bureaux presque tous les gestes de la nation.

Examinons le passé en ce qui concerne les chemins de fer coloniaux,

particulièrement ceux d'Afrique, et comment on peut le rectifier, en vue de l'avenir.

Les chemins de fer africains ont commencé en Algérie. L'Algérie, divisée arbitrairement en départements, était considérée comme le prolongement de la métropole, il ne vint à l'idée d'aucun de nos gouvernements qu'elle ne dût pas être traitée comme la métropole au point de vue de ses voies ferrées; le contraire même eût paru scandaleux parce que cela aurait été contraire à la funeste doctrine de l'assimilation. Tout naturellement donc, le régime de garantie d'intérêt fut appliqué aux chemins algériens.

Des lignes furent créées ainsi, lentement et sans plan économique; beaucoup furent improductives; d'autres, qui eussent été utiles, ne se construisaient pas, par la jalousie de ces départements factices. Des sommes énormes furent dépensées. Les garanties d'intérêt s'élevèrent à un total formidable qui effraya la métropole. La vitesse de construction se ralentit, et elle s'est tellement abaissée que la ligne d'Aïn-Sefra à Djenien-Bou-Resg de 80 kilomètres, commencée en 1891 en même temps que le Transsibérien, s'acheva seulement avec lui.

Chaque bureau rejette la faute sur un autre bureau; on peut discuter à perte de vue, il n'y a pas de responsable, c'est l'intérêt général qui paie les frais de cette irresponsabilité et de cette absence d'unité dans la direction. Ces frais ont été très élevés en transports militaires.

Il est évident, par cet ensemble, que le régime de l'intervention de l'État par la garantie d'intérêt, est stérile aux colonies.

Il devait d'ailleurs être encore pire dans celle qui était plus éloignée que l'Algérie, le Sénégal.

L'histoire de la pénétration par voies ferrées par le Sénégal est lamentable. Faidherbe le conçut, conquit militairement et politiquement les points stratégiques, prépara aussi bien que ses moyens le lui permettaient cette pénétration.

En 1880, l'administration l'entreprit. Le fleuve est une voie de communication intermittente et son entrée est très défectueuse, on ne peut donc la considérer que comme une voie provisoire, et comme il est nécessaire de faire un chemin de fer entre le bassin du Sénégal et celui du Niger, il faut prévoir dans le plan général de la pénétration par l'ouest sénégalais qu'un autre port que l'embouchure du Niger sera tête de ligne et que la ligne ira franchement de la côte au Niger, quitte à doubler à une certaine distance et pendant une très faible partie de l'année la médiocre voie fluviale. Le port tête de ligne doit être évidemment dans cette baie de Dakar qui est à 120 milles marins au sud de l'embouchure du Sénégal et de la ville de Saint-Louis placée à cette embouchure. Comme cette ville de Saint-Louis sert de port d'attache à

la navigation fluviale quand il y en a, on peut concevoir le désir de rejoindre Saint-Louis par un embranchement d'une centaine de kilomètres à la grande ligne de pénétration, mais c'était là une superfluité au point de vue de la pénétration. On aurait dû attendre des excédents de recettes pour l'entreprendre.

L'Administration proposa trois tronçons, un de Dakar à Saint-Louis, un autre de 550 kilomètres entre Kayes, limite de navigation du Sénégal, et le Niger ; un troisième entre Kayes et un point intermédiaire de la ligne de Dakar à Saint-Louis.

Le troisième tronçon fut défendu sans conviction devant la Commission parlementaire qui le repoussa. La pénétration fut donc commencée sous le plan suivant. Dakar était le point de débarquement, la voie ferrée était employée jusqu'à Saint-Louis, point de la côte, la voie fluviale jusqu'à Kayes, les marchandises et les personnes attendant de longs mois que cette voie fut utilisable, puis la voie ferrée jusqu'au Niger. Sans compter les pertes de mois entiers, il y avait pour les marchandises deux transbordements à faire ; chaque transbordement indépendamment des avaries qu'il occasionne coûte plus cher que plusieurs centaines de kilomètres à parcourir.

C'est sur ce plan que les travaux commencèrent. Le système de la garantie d'intérêt fut appliqué.

La construction de la ligne de Dakar à Saint-Louis fut faite à 73,000 francs le kilomètre sans trop de retards. L'État fournit environ 14 millions, la Société des chemins de fer 5.

La construction de la ligne de Kayes au Niger n'aboutit pas. Au bout de quelques années le Parlement refusait les crédits, un matériel considérable avait été perdu dans les transbordements à Saint-Louis et du fait des baisses d'eau du fleuve, pendant 10 ans il ne fut fait aucun progrès sur les 80 kilomètres du début. Longtemps même, en prolongation de ces 80 kilomètres de voie d'un mètre, on utilisa une quarantaine de kilomètres de voie de 0,60, de sorte qu'il y avait un transbordement de plus. Après, les transports militaires, qui furent constants et considérables, puisque toute la conquête du Soudan se fit par là, continuaient comme ils pouvaient dans le désert. Enfin le génie militaire fut chargé de ce malheureux tronçon. Il mit son amour-propre à montrer ce qu'il peut faire d'excellent. Depuis 1892, il a remis en état ce qui avait été fait et laissé à l'abandon, remplacé la voie de 0,60 par celle d'un mètre. A présent, en constituant soigneusement ses approvisionnements à Kayes pendant les deux mois où ce point est abordable, il poursuit méthodiquement la progression et arrive à faire 80 kilomètres par an. La ligne atteindra le Niger en 1904, si toutefois l'épidémie de fièvre jaune de cette année n'empêche pas l'approvisionnement de la campagne suivante. Les

travaux ayant été commencés en 1882, il aura fallu 22 ans pour aboutir au fleuve. En tenant compte de toutes les pertes d'argent et de temps, il eût été moins coûteux et plus rapide de commencer à Dakar et de mener directement la voie jusqu'au Niger. On eût gagné des sommes énormes sur les transports militaires et facilité grandement l'œuvre de conquête.

Comment a fonctionné ce singulier appareil de pénétration? Saint-Louis étant sur la côte, les marchandises n'ont jamais utilisé la ligne de Dakar à Saint-Louis. Le coût et les avaries des transbordements ont toujours paru plus élevés que la passage de la barre. La ligne n'a servi que pour les personnes. C'était une ligne de fonctionnaires non de commerce. Au point de vue de la pénétration vers le Soudan cette ligne a donc été à peu près inutile. Il eût été plus profitable de dépenser les 19 millions qu'elle coûta en 1882, pour améliorer la barre du Sénégal. L'homme qui a amélioré l'Adour et créé Bilbao estimait que le Sénégal pouvait s'améliorer pour 5 millions.

Mais il y a beaucoup à dire à propos des fautes commises dans cette entreprise de pénétration ou l'État métropolitain était associé à l'initiative privée dans le contrat le plus compliqué.

La ligne de Dakar à Saint-Louis était parallèle, ou à peu près, à la mer, ses recettes étaient donc médiocres. Cependant une partie de son parcours pénétrait à 50 et 60 kil. de la côte et ouvrait au commerce des pays neufs. Ces pays se développent graduellement, mais pendant longtemps les tarifs ne furent pas appropriés aux besoins. La ligne n'y avait aucun intérêt, car elle était garantie. L'Administration centrale du ministère ignorait les besoins et les réalités et ne surveillait que des détails sans importance. Les actionnaires touchaient 6 % pour leur collaboration de moins du tiers de la construction, le budget de l'État payait annuellement 1,300,000 francs, pendant quelque temps même 1,500,000. Cela dura une dizaine d'années!

L'opinion publique finit d'ailleurs assez doucement par activer toutes ces torpeurs. Les barêmes furent examinés à nouveau et rectifiés, le personnel de la Compagnie fut modifié. On intéressa la Compagnie aux bénéfices. Elle se prêta volontiers aux efforts, beaucoup plus vite d'ailleurs que l'Administration de l'État. Il arriva souvent que la Compagnie proposait des abaissements de tarifs utiles pour l'expansion économique. C'étaient les employés de ce ministère, qui payait d'énormes garanties, qui faisaient attendre six mois et plus la réponse. Avec le temps tout a fini par s'améliorer, car il y eut depuis trois à quatre ans de bonnes volontés des deux côtés, les efforts ont eu une répercussion remarquable sur le développement du pays qui devient riche et cultivé, excellent pour le budget métropolitain qui voit s'abaisser rapidement les sommes dues en garantie d'intérêt.

Les tarifs ont été suffisamment réduits même pour que l'importation de certains articles préfère la ligne à la barre du Sénégal. Toutefois le gros de l'importation passe encore par la barre.

Il est malaisé de réparer tant de fautes. Techniquement il suffit de construire 600 kilomètres qui séparent Kayes d'un point convenablement choisi entre Dakar et Saint-Louis, pour constituer un réseau direct de la mer au Niger qui aurait 1,300 kilomètres de long, et qui serait assuré de recettes importantes et grandissantes. Mais ces 600 kilomètres ne peuvent pas être construits sous le système absurde qui a été employé pour la ligne de Dakar à Saint-Louis. Le contrat initial doit donc être modifié avant tout. Une autre forme de contrat doit être débattue et acceptée. Ces débats sont longs. Il est toujours difficile de ratifier les affaires dans lesquelles la maladresse de l'État a habitué l'initiative privée a une tutelle financière bien capitonnée.

Il est évident que, quel que soit le contrat de remplacement, il faut que l'État se mêle le moins possible de rectifier les fautes commises, qu'il se retire de cette affaire. Mais pour cela il faut qu'on n'ait plus recours à ses finances.

C'est là une vérité évidente que notre colonie africaine a non-seulement intérêt à accepter, mais au-devant de laquelle elle doit marcher d'elle-même. Elle doit se rendre compte, qu'en ce qui concerne les pouvoirs publics, la création des voies de pénétration est une affaire uniquement locale, que cela ne regarde qu'elle, et elle doit tenir à honneur que personne d'autre n'acquière, par son concours financier, le droit de s'en mêler. Les Africains commencent à s'en rendre compte. Les nouvelles dispositions qui imposent aux colonies de payer toutes leurs dépenses civiles sont acceptées d'autant plus aisément en Afrique occidentale, que le pays peut supporter ses charges, à la condition qu'on ne lui en impose pas d'inappropriées, c'est-à-dire qu'il ait le droit de débattre et d'économiser.

La Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, de son côté, aurait intérêt à demander la revision de son contrat et à se débarrasser de toute cette immixtion tatillonne des administrations. Avec son excellent personnel technique, elle ferait dans les meilleures conditions que personne, le raccordement des deux tronçons épars et l'exploitation du magnifique et riche réseau qui serait ainsi formé.

Au total le mieux serait, pour réparer le passé et assurer l'avenir, de laisser, dans des conditions très larges, à une entreprise intéressée le tracé et l'exécution de la rectification avec l'exploitation de l'ensemble.

Tant de malheurs et de retards à la pénétration en Algérie et au Sénégal ont cependant produit certains fruits.

Actuellement il est universellement admis que l'État ne doit pas intervenir dans les chemins de fer de l'Afrique occcidentale. Ce qui est entrepris ou projeté en fait de pénétration se fait ou se prépare sans aucune intervention de l'État. Il ne reste plus à faire que cette délicate rectification du vieux contrat du chemin de Dakar à Saint-Louis pour que ce principe devienne la charte de la pénétration en Afrique occidentale.

Et cette petite observation met en relief, d'une façon saisissante l'importance prépondérante des obstacles administratifs dans notre pays où tout se fait en tutelle des bureaux. Pour le succès de l'œuvre française de pénétration coloniale ce qui importe avant tout c'est que le régime choisi soit bon. Un vice de régime initial peut avoir une répercussion de cinquante ans.

Un deuxième principe commence à faire son apparition, sinon encore clairement et universellement incontesté comme le précédent, du moins déjà affirmé par trois précédents, celui de la nécessité de l'unité de direction. En Guinée, en Indo-Chine, à Madagascar, au lieu d'associer les pouvoirs publics et l'initiative privée, et à défaut de représentant de de l'initiative privée assez audacieux pour demander à la fois toute la direction et toute la responsabilité, les colonies ont pris directement pour elles la construction de leurs voies ferrées.

C'est loin d'être un régime parfait, et cela d'autant moins que l'exploitation ne pouvant se faire par des fonctionnaires, cela viole le principe qu'il faut que la construction soit faite par l'exploitant. Mais cela vaut mieux toutefois que les associations bâtardes du passé, et puis des entreprises commencées sous ce régime pourront facilement se transformer plus tard dans un mode meilleur.

Et en Indo-Chine et à Madagascar et en Guinée rien n'a été prévu pour l'exploitation, on avisera. Au fond le problème n'a pas été regardé bien en face ni par les colonies elles-mêmes ni par l'industrie et l'épargne privées. On procède encore par mesures du moment. Le régime définitif de nos voies de pénétration coloniale ne paraît pas encore trouvé et admis généralement.

Dans les entreprises projetées du Dahomey et de la Côte-d'Ivoire, il semble aussi que les colonies finiront par entreprendre la construction. Cependant au Dahomey, il semble y avoir plus de prévoyance en vue de l'exploitation future. On y pense et on tente quelque chose, qui paraît encore trop timide et pas assez simple.

Cherchons quelle est la solution de ce problème du régime des chemins de fer dans l'Afrique occidentale, qui est le principal, presque le seul obstacle à la construction rapide et immédiate de ce réseau :

Il semble acquis jusqu'ici :

1º Que l'État ne doit pas intervenir dans ces chemins de fer coloniaux ;

2º Que la construction ne doit être faite que par celui qui exploitera ;

3º Qu'il doit y avoir unité de direction à pouvoirs étendus, et responsabilité financière importante.

L'entreprise doit donc avoir d'abord la liberté des tracés. Aucune direction ne doit lui être imposée, seulement le type de la voie. Il ne lui est pas concédé de force, comme en France, une ligne d'un point à un autre. Le problème est tout autre aux colonies. Il est concédé à l'entreprise le droit de faire tant de kilomètres de chemins de fer de pénétration dans une certaine région, jusqu'à son extrémité.

L'intérêt de l'entreprise la rendra plus apte que personne à trouver le tracé le meilleur pour que l'essor économique maximum lui donne le plus possible de rendement. Cette liberté des tracés dans une région donnée entraîne évidemment l'assurance que l'entreprise sera chargée de tous les transports *par voie ferrée* dans cette région pendant une durée limitée, et que des voies concurrentes ne seront pas concédées dans cette même région. En revanche, elle comporte pour l'entreprise l'obligation de faire annuellement un avancement minimum, et d'avoir atteint la limite extrême de la région à une période déterminée, tout cela sous peine de déchéance ou d'amendes.

Secondement, l'entreprise doit avoir la liberté de ses tarifs dans certaines limites prévues d'avance. C'est là le point capital en pays neufs, où les tarifs sont fatalement élevés. A certains moments, la liberté des tarifs est d'un concours plus grand qu'une subvention monnayée. C'est du maniement du tarif que dépend l'essor économique de la contrée. Ce maniement doit être prompt quelquefois. La seule condition à imposer est un tarif maximum qui ne puisse être dépassé, puis que ce tarif soit général pour tous, enfin qu'il ne puisse être relevé quand il a été abaissé sans l'autorisation de l'Administration et seulement en cas de nécessité majeure.

Troisièmement, dans le contrat il ne doit être spécifié aucun avantage pour l'administration, toujours d'après la règle que les tarifs sont généraux. On ne se figure pas la charge et la complication de comptabilité que donnent les tarifs spéciaux pour l'administration ; nous y sommes tellement habitués en France qu'on ne se rend pas compte de ce que toutes ces petites complications entraînent de travail. Si elles n'existaient pas on serait étonné de la simplification obtenue et de la réduction de personnel qui pourrait s'en suivre.

Et puis vraiment c'est illogique qu'une administration impose des

réductions de tarifs en sa faveur, et qu'elle subventionne d'autre part l'entreprise. Sur la ligne de Dakar à Saint-Louis, où la garantie d'intérêt fonctionnait pour 300,000 francs, les charges imposées pour le tarif spécial de l'administration pouvaient s'évaluer à 75,000 francs, largement nécessaires pour la ligne et ses services.

Un dernier avantage doit être assuré à l'entreprise. Au moment de la construction la remise de terrains nécessaires à la ligne et à ses services doit être faite gratuitement et très largement. C'est d'ailleurs une chose admise, car il ne peut en être différemment, puisque la propriété du sol n'est pas encore régulièrement constituée. Nous reviendrons plus loin sur la question des concessions de terres.

Au total, dans un pareil régime les pouvoirs publics sont traités sur le même pied que les particuliers au point de vue du transport. Ce qui rend le contrat infiniment plus simple. Au point de vue de leur rôle vis-à-vis de l'entreprise, ils n'exerceront aucune tutelle, leur surveillance n'intervient que pour assurer la sécurité des voyageurs, la solidité de la construction et pour assurer que les tarifs acquis ne seront pas relevés.

Dans l'état de besoin actuel de voies ferrées dans l'Afrique occidentale, un régime aussi simple et large doit permettre la construction du réseau de pénétration sans aucune subvention directe ou indirecte. L'initiative et la responsabilité de la direction sont aussi grandes qu'il est possible. Les pertes de temps seront évitées, la plus grande vitesse de construction acquise.

Cependant comme cette entreprise est une question d'offre et de demande, il n'est pas douteux qu'il faudra donner aux premières lignes des subventions jusqu'à ce que le succès des premiers résultats amène la concurrence entre les soumissionnaires, les subventions doivent être données sous la forme la plus directe, jamais sous une forme indirecte, car sous la forme indirecte on ne peut pas chiffrer ni souvent limiter la subvention.

En outre, cette subvention doit être un forfait bien limité dans le temps, non une somme dépendant des recettes ou des transports, parce que ce mode de subventions dépendant des comptabilités est compliqué, et que les contrats doivent surtout être simples.

Nos administrations ont trop le goût du compliqué, elles ne conçoivent même pas ce que c'est que la simplicité. Leur recherche de la perfection dans le détail les en éloigne inconsciemment.

C'est ici le moment de considérer la forme particulière de subvention indirecte qui consiste à faire à une entreprise de voies ferrées des concessions de terres dans le voisinage de la voie. Dans l'Afrique occidentale, ce procédé de subvention indirecte est mauvais et pour l'entre-

prise et pour la colonie. Son principe est faux, son application entraînerait d'interminables difficultés.

Le principe est faux parce que c'est une subvention indirecte, on ne sait pas ce qu'on donne ni ce qu'on reçoit. C'est un billet de loterie. Les pouvoirs publics croient qu'il ne leur coûte rien, parce qu'il n'entraîne l'inscription d'aucun crédit budgétaire; mais elles négligent de compter la dépense et les difficultés futures qu'occasionneront, dans ces pays de races énergiques, la contrainte à exercer sur les indigènes qui jouissent des terres que l'on concède ainsi. Un régime des terres, équitable et égal pour tous, est la pierre d'assise de la mise en valeur d'un pays. Les pouvoirs publics ne doivent disposer que des terres vacantes et sans maître, et reconnues telles par le juge. Si les pouvoirs publics s'attribuent le droit de disposer de toutes les terres, ou de juger eux-mêmes que les terres dont ils veulent disposer sont vacantes et sans maître, alors il n'y a plus de régime des terres, les indigènes sont violemment ou hypocritement spoliés. C'est injuste et surtout c'est impolitique.

Le concessionnaire escompte qu'il tirera de beaux bénéfices de ces terrains; mais il oublie qu'à moins de tomber sur une mine, et l'Afrique occidentale n'offre pas beaucoup de chances de ce côté-là, il n'aura guère de bénéfices immédiats, et c'est d'argent comptant dont il a besoin pour la construction de la voie. Il se produit, en ce moment, une sorte de mirage à propos des concessions. Chacun compte qu'en obtenant de grandes concessions territoriales en Afrique, la seule vertu du décret de concession lui assurera tout le caoutchouc produit à l'état sauvage dans sa concession, à un cours si bas qu'il réalisera des bénéfices énormes sur la revente. Pour avoir tout ce caoutchouc, il faudra et le garder et le récolter. La garde est difficile sur de si grands espaces ; on espère que les pouvoirs publics feront cette garde. On se trompe fort à cet égard, le caoutchouc est de trop grand prix pour son volume, pour en assurer économiquement la garde sur de grands espaces. Quant à la récolte de ce produit, à moins d'établir le travail forcé, les frais de récolte ramèneront le produit à son cours commercial ou peu s'en faut. On n'avoue pas que l'on compte établir le travail forcé par des procédés que l'on croit habiles. On se trompe encore, ces procédés coûtent cher, quelque ingénieux qu'ils soient. Le travail forcé est toujours d'un mauvais rendement économique.

On objecte que la méthode de subvention à une entreprise de chemin de fer a produit de bons résultats en Amérique, où elle est née, en Australie, en Afrique australe. Les conditions sont différentes dans ces pays de peuplement pour la race blanche, et sans résistance au point de vue des races indigènes peu denses et peu énergiques. Dans ces pays à immigration blanche nombreuse et énergique, les terrains concédés étaient

lotis et vendus aux immigrants qui désiraient s'établir sur la ligne pour la culture et pour fonder des villes. Cette revente produisait des ressources immédiates et considérables. Ce n'est pas du tout le cas en Afrique occidentale. La race blanche n'y cultive pas directement la terre. La culture du sol et la valeur de la terre ne s'établissent que lentement. Il n'y aura pas de revente rémunératrice des grandes concessions de terre.

L'exemple du Congo belge est frappant à cet égard. L'article 2 de son cahier des charges stipule la concession de 15 kilomètres carrés de terres par kilomètre construit, plus une bande de 200 mètres de largeur de chaque côté de la voie. Mais ces terres ne paraissent avoir été ni réalisées ni exploitées pendant la période critique des débuts, elles n'ont été d'aucun secours comme subvention. C'est seulement depuis que le chemin de fer est achevé et qu'il a eu un tel succès financier que la Compagnie a pu commencer à s'occuper de tirer parti de son vaste domaine. Il lui constituera un avantage supplémentaire. Il eût été plus profitable pour elle de la subventionner directement.

Tel paraît devoir être le régime des chemins de fer de pénétration en Afrique occidentale. Si ces principes sont adoptés, il semble que sera écartée la plus grande partie des obstacles administratifs qui ont entravé jusqu'ici la création de notre réseau africain.

Il faut chercher à les faire admettre, et aux administrations coloniales, toujours portées comme celles de France vers les contrats compliqués prévoyant tous les détails, limitant les trop grands bénéfices, et attribuant aux fonctionnaires toutes sortes de petits marchés de voyage qui coûtent cher en subventions, et à l'initiative privée qui a toujours jusqu'ici été timide en matière d'entreprises ferrées.

Les causes de sa timidité sont une longue habitude de collaboration avec les pouvoirs publics français ou avec ceux des pays à finances avariées : Turquie, Brésil, République Argentine, etc., où la forme des contrats permet encore davantage de réaliser plus de bénéfices indirects, que du fait de l'œuvre elle-même.

En général, en France, l'initiative privée préfère n'exécuter que la construction sans se préoccuper de l'exploiter. S'il devient nécessaire de se charger de l'exploitation, on remarque qu'il y a des aléas, que d'autre part les pouvoirs publics retireront de grands avantages d'une voie ferrée et la principale préoccupation devient surtout d'obtenir le plus grand concours de ces pouvoirs publics et d'échapper le plus possible à toutes responsabilités. Telle est la principale préoccupation que la longue habitude de nos langes administratifs inspire toujours aux contractants.

S'ils réfléchissent attentivement aux conditions des pays de l'Afrique

occidentale, leur prévoyance doit leur inspirer d'autres demandes. Ils se disent : « Les voies de pénétration de l'Afrique occidentale devant « réaliser de grandes recettes, plus grande sera la vitesse d'entreprise et « de construction, plus grands seront les bénéfices ; il faut donc demander surtout de la liberté d'action et accepter hardiment la responsabilité. Il y a plus à gagner par les 20,000 ou 30,000 kil. que la « génération présente doit construire que dans la Rhodesia de l'Afrique « australe. Tâchons d'obtenir des pouvoirs publics le plus grand degré « de liberté d'action, la plus grande absence de formalités. »

C'est ainsi qu'ils doivent devenir eux-mêmes les incitateurs des pouvoirs publics pour obtenir aux chemins de fer africains le régime nécessaire à leur succès.

Pour s'engager dans cette voie, ils ont besoin de capitaux. Il reste donc à étudier les obstacles financiers qui se présentent, dans la recherche des capitaux nécessaires à l'œuvre de la pénétration.

## VII

### Des conditions financières

Les groupements des capitaux et la direction générale qui leur est donnée, sont totalement différents en France et dans les pays anglo-saxons.

Aux États-Unis et dans l'Afrique du Sud les banques privées sont puissantes et entreprenantes.

L'initiative privée est hardie. Non seulement les banques privées la commanditent résolument, mais elles vont même au devant de la demande des capitaux. Souvent ce sont les banques qui donnent l'impulsion ; les banquiers sont, en général, à la tête des grandes œuvres privées de colonisation et de mise en valeur des contrées neuves.

En Angleterre aussi, il y a des banques privées qui ont pour but principal les grandes entreprises de travaux publics dans le monde entier; elles-mêmes prennent part aux études préparatoires, dans certains pays, aux tracés des programmes, elles en poursuivent vigoureusement l'exécution. Le public anglo-saxon a le goût de ces placements hardis. Ces banques ont une clientèle confiante et solide sur laquelle elles peuvent compter.

Du fait de cette initiative d'une grande partie des capitaux, la for-

tune publique anglaise et américaine réalise généralement de larges bénéfices; car de tels placements donnent de grands rendements quand ils réussissent. Il est vrai que des insuccès se produisent quelquefois, et des pertes importantes s'en suivent, ainsi que cela s'est produit en 1890 dans les affaires argentines qui ont entrainé la crise Baring et, plus récemment, dans les affaires australiennes. Mais les Anglo-Saxons ne sont pas ébranlés par ces accidents et, en fin de compte, les profits l'emportant sur les pertes, la fortune générale des pays saxons grandit beaucoup par cet esprit d'entreprise qui s'exerce en grand.

En France, au contraire, les capitaux ont en général un autre caractère, le goût des placements sûrs et plus ou moins garantis ou patronnés par l'Administration. L'épargne est considérable, mais démocratisée en un grand nombre de mains. Elle a pris confiance dans nos quatre à cinq grands établissements de crédit qui, par le remarquable développement de leurs succursales, se sont mis à sa portée. Une masse inébranlable de petites gens ont pris l'habitude d'effectuer leurs placements, d'après les conseils qui leur sont donnés aux guichets de ces succursales.

Les directeurs de ces quatre à cinq grands établissements de dépôt se trouvent ainsi chargés de diriger aussi l'épargne française dans ses placements. Leur direction et leurs conseils doivent s'accommoder au goût de cette épargne; la principale qualité qui leur est demandée est la prudence. Depuis le krach de l'Union générale, ils ont évité à l'épargne française toute crise grave, excepté celle du Panama qui avait une clientèle spéciale. Grace à l'organisation de services d'études très bien faits, comme les études financières du Crédit Lyonnais, les établissements directeurs de l'épargne française ont pu, en même temps qu'ils lui évitaient toute perte, la diriger vers les placements avantageux, comme les fonds russes. Par leur action continue le triage des placements bons et sûrs du monde se fait automatiquement en faveur de la France. Il arrive même quelquefois que la France consolide et réalise ce que l'Angleterre a commencé, puis repassé précipitamment pour courir à de nouvelles entreprises. C'est ainsi que le capital des meilleures mines d'or est passé aux mains françaises. En évitant les pertes, la fortune générale française grandit, sinon aussi vite au moins presque aussi vite que celle de l'Angleterre. Elle gagne, par l'excellence de ses choix, presque autant que la fortune générale de l'Angleterre par son esprit d'entreprise.

Ajoutez à cela qu'une autre partie de l'épargne se place par l'intermédiaire des caisses d'épargne, c'est-à-dire presqu'uniquement en fonds d'Etat ou de villes françaises et en obligations de chemins de fer. Il ne reste donc qu'une fraction réduite des capitaux en quête de placement pour les entreprises de l'initiative privée. Cette fraction réduite de

l'épargne est quelquefois très portée à courir des risques. Elle est plus souvent guidée par le hasard que par des directions hardiment réfléchies. Quelquefois la chance favorise ses engouements, comme dans l'affaire de Suez. Elle devient, après de tels succès, d'une confiance et d'un élan extraordinaires. Mais en ce moment cette fraction spéciale de l'épargne ne semble pas avoir de directeur attitré.

Il suit de là que nos grands établissements de crédit ne peuvent pas, comme les banques privées anglaises ou américaines, entreprendre l'œuvre de notre colonisation africaine par des voies ferrées de pénétration. Il faut que cette œuvre soit commencée par d'autres, dans des proportions plus modestes que les œuvres similaires d'Amérique ou d'Angleterre

En revanche, ces établissements de crédit, par leur outillage d'études financières et économiques, suivront attentivement les débuts des voies ferrées africaines. Elles leur donneront une impulsion irrésistible, lorsqu'un premier succès se sera manifesté, qui permettra, sans imprudence, à ces établissements, d'aiguiller vers ce nouveau placement national l'énorme portion de l'épargne française qu'ils dirigent.

Aux demandes de concours pour les chemins africains, ces études financières répondent à présent : « Nous suivrons votre affaire avec « intérêt, mais nous ne commençons jamais les affaires. Quand votre « capital sera souscrit et judicieusement employé, nous nous réservons « d'intervenir pour les émissions d'obligations. »

Si les grands établissements de crédit ne peuvent intervenir aux premiers débuts des chemins de fer africains, on peut former le projet de rechercher la fraction de l'épargne qui ne leur demande pas de conseils pour ses placements.

Pour une ligne de pénétration de 500 kilomètres devant servir de pierre de touche afin d'entraîner un mouvement général, il faut environ 50 millions, dont 20 ou 25 seulement en capital-actions à demander à la fraction spéciale de l'épargne qui ne s'adresse pas pour ses placements aux grands établissements de crédit.

Mais comment capter la confiance de cette fraction de l'épargne ? Non seulement elle ne paraît pas avoir de directeurs attitrés, mais il semble même qu'elle écoute les irresponsables, et que ceux-ci ont un pouvoir magique sur elle. Il est peu probable qu'ils l'emploient pour les projets des autres. Au fond, cette fraction spéciale de l'épargne est un peu affolée par les demandes qui lui viennent de tous côtés ; elle est plus portée à écouter la réclame que la raison. Mais ce serait peu prévoyant d'avoir recours à la réclame quand on recherche une confiance durable et raisonnée ; par la réclame on capte surtout les engouements nerveux et prêts aux paniques, et puis c'est cher.

Quant à s'adresser directement aux capitalistes pour les convaincre par des conférences, cela rapporte peu. Il y a dix ans, le promoteur du chemin de fer congolais, dans ce pays belge qui a beaucoup d'analogies avec le nôtre, mena une campagne très active de conférences dans tout le pays. Il en fit trois cents en trois ou quatre mois. Le résultat à l'émission fut peu important. La petite épargne ne souscrivit qu'un quinzième du capital ; un seul banquier anglais en fournit un tiers.

Napoléon disait que, pour capter l'opinion en France, il ne faut pas s'adresser aux chefs de parti, mais directement à la nation. C'était vrai à cette époque en politique, et cela a encore paru vrai en finances il y a cinquante ans à propos du canal de Suez ; mais à présent la nation n'écoute plus les discours, on ne peut lui parler directement qu'avec des faits.

Toute la question du réseau africain revient donc toujours à cette conclusion : il faut un premier succès sur un premier tronçon. Alors s'exercera par ce succès une propagande rapide et infaillible.

Puisque les établissements de crédit ne peuvent souscrire pour ce premier tronçon, que l'épargne aventureuse ne peut être captée aisément, que la grande masse des capitalistes est insensible aux démonstrations, il est nécessaire que ceux qui savent calculer et prévoir, les ingénieurs civils, entreprennent par eux-mêmes ce premier tronçon. Cet effort de 20 à 25 millions est loin d'être au-dessus de leur force.

Il faut qu'ils se convainquent de l'importance de ses résultats, et surtout de cet élan extraordinaire qui viendra à leur aide au lendemain de la première réussite. Il faut réfléchir que notre principal placement national, nos chemins de fer français, commence à se fermer par le jeu automatique des remboursements. Pendant quelques années encore de nouveaux titres seront émis, pour des voies locales, pour les tramways, l'automobilisme, et aussi pour la transformation de l'outillage. Mais cette demande de capitaux ne dépassera bientôt plus les remboursements. Les épargnes de la génération antérieure se trouveront donc flottantes, et s'ajouteront à celles de la génération présente pour se précipiter sur un nouveau placement d'égale sécurité, dirigé et contrôlé par des Français. Avec l'expansion actuelle de l'activité humaine, ce nouveau grand placement ne peut se trouver que dans nos colonies, et pour satisfaire à leur besoin le plus intense, celui des transports économiques.

C'est pour cela que les ingénieurs civils de France doivent donner hardiment l'impulsion à cette œuvre immense, la principale de l'époque dans laquelle nous entrons.

C'est à eux qu'il appartient de surmonter par eux-mêmes le premier obstacle financier, de proposer et d'imposer à la routine de nos administrations le régime nécessaire, puis de venir à bout des faibles obstacles

techniques. C'est par eux que notre pays doit regagner l'avance prise par nos rivaux pendant la dernière génération.

C'est à cause de ce rôle qui incombe nécessairement à leur savoir et à leur caractère qu'il m'a paru utile, dans ce Congrès national des Travaux publics, d'attirer leur attention sur la nécessité et les espérances de cette grande entreprise, sur les conditions et le régime suivant lesquels il semble qu'elle doive être conduite.

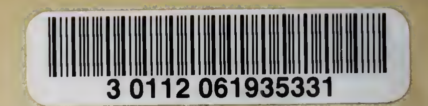
**Comte d'AGOULT,**

Député du Sénégal.

# TABLE DES MATIÈRES




IMPRIMERIE CH. LÉPICE, MAISONS-LAFFITTE


3 0112 061935331